But et CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

présente sur 40 pages :

LE NUMÉRO-PROGRAMME

DU TOUR 1952

LA CARTE

EN COULEURS

grand format de l'itinéraire officiel

★

LES PHOTOS

des 124 concurrents

★

L'HORAIRE

détaillé de chaque étape

★

LA LISTE

numérotée des engagés

FAUSTO COPPI

GINO BARTALI

JEAN ROBIC

STAN OCKERS

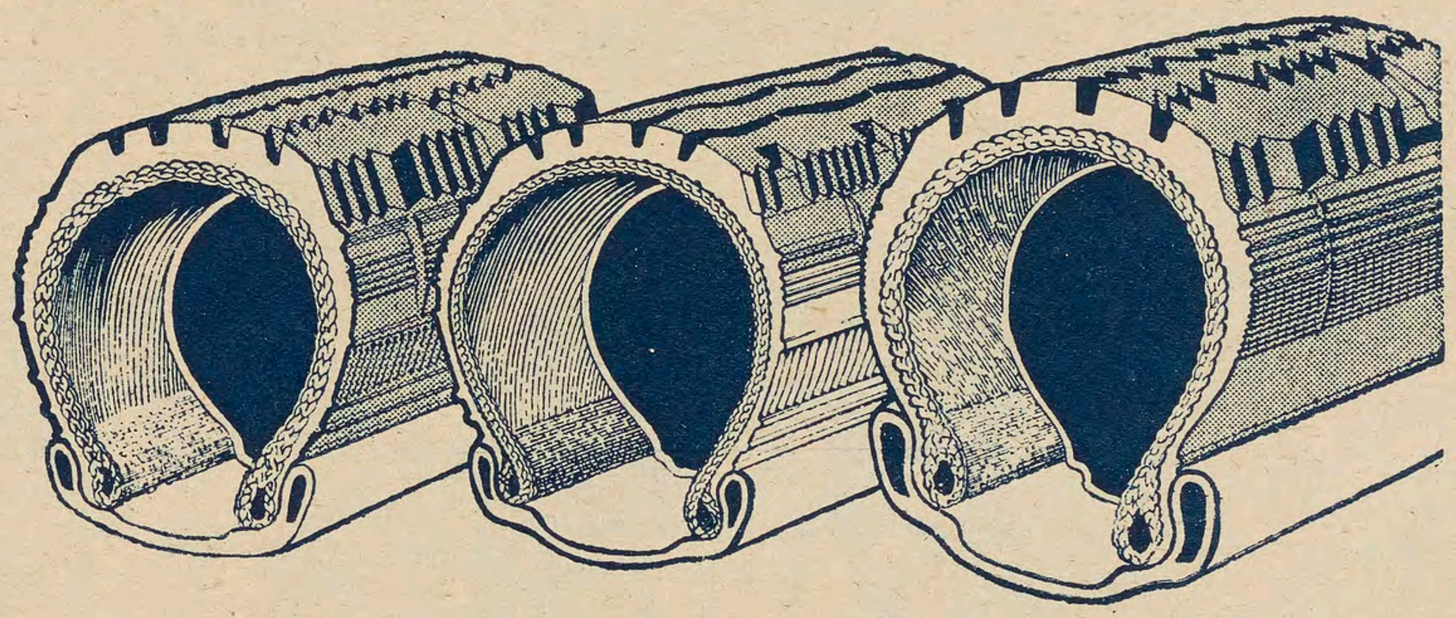
D.
23 JUIN 1952

Numéro hors-série : 40 pages, 70 fr.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

3 pneus vélos

DUNLOP



DUNLOP
FORT
Teinte Bronzée

DUNLOP
½ BALLON
Bicolore Rouge et Blanc

DUNLOP
SPÉCIAL POUR
CYCLOMOTEUR

CES PNEUS, DERNIÈRES CRÉATIONS DE **DUNLOP** VOUS ASSURERONT
LE MEILLEUR USAGE ET VOUS SÉDUIRONT PAR LEUR BELLE PRÉSENTATION

DUNLOP • 64, RUE DE LISBONNE, PARIS • USINES A MONTLUÇON • LE BOURGET • MANTES-GASSICOURT

LaVITTELLOISE EST L'AMIE DES SPORTIFS

Toujours à l'avant!

LaVITTELLOISE

L'EAU QUI CHANTE ET QUI DANSE

Cette année encore la VITTELLOISE a doté tous les coureurs du Tour de France de bidons à sa marque.

---

pour tous vos loisirs...

CHAUSSEZ PALLADIUM

Basket Louvel Palladium

Tous ces articles sont étudiés dans leurs moindres détails pour assurer le maximum de confort et d'aisance dans les jeux.

Ils bénéficient tous de l'exploitation de 2 brevets sensationnels :

Le TISSU AIRGUTT et
La SEMELLE HIROUTEX

Perméables à l'air, imperméables à l'eau et assurant la ventilation intégrale du pied.

Basket supérieur

Ce sont des créations Palladium spécialisée dans la fabrication des

FABRICATION PALLADIUM FRANÇAISE

Manufacture de Caoutchouc Chaussures de sports et d'usage

USINES à ARGENTEUIL (S.-&-O.) TEL. : ARG. 14-51

en vente chez tous les marchands de chaussures

et chez tous les marchands d'articles de sports

UN ARTICLE EXCLUSIF DE

HUGO KOBLET

VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE 51

Hugo Koblet

J'attaquerai tous les jours comme je l'ai fait il y a douze mois !

IL y a un an, je m'étais aligné au départ du Tour de France avec le ferme désir de gagner, bien que m'élançant dans une aventure, mes connaissances de la grande épreuve française étant très limitées.

Je comptais, et j'ai eu raison, sur l'excellence de ma forme et sur ma bonne santé.

Cette année, le Tour se présente pour moi sous de meilleurs auspices. L'expérience acquise l'an dernier, ajoutée à une condition physique comparable à celle de 1951, doit me permettre de réaliser une performance identique.

Je suis décidé à attaquer tous les jours pour démoraliser mes adversaires directs; vaincre comme je le fis il y a douze mois, en utilisant les mêmes armes, est mon objectif.

Je pense avoir mené sagement ma barque cette saison. J'ai peu couru et je possède des réserves intactes. Le « Giro » et le Tour de Suisse, disputés coup sur coup, ont été pour moi des épreuves de rodage.

A aucun moment, elles ne m'ont obligé à m'employer à fond.

Certains ont écrit, après mon comportement dans le « Giro » : « Hugo n'est plus un pédaleur de charme ».

Certes, mes muscles se sont développés et je me suis senti moins à l'aise dans les cols, mais, si j'ai eu l'impression d'être plus lourd, la bascule m'a rassuré : à 78 kg., je suis exactement à mon poids de forme, à celui de 1951.

Une équipe suisse plus forte

AVANT le départ, mon moral est renforcé par le fait que je dispose d'une équipe plus forte. L'inclusion de Fritz Schaer est un gros atout. Ce « petit châssis », routier complet remarquable, donne un sang nouveau à la formation helvétique.

Schaer est l'un de mes bons amis. Je suis certain qu'il fera le maximum pour rendre ma tâche plus facile. Avec Gottfried et Léo Weilenmann, habitués du Tour, Marcel Huber, Metzger et les deux jeunes pétris de qualités que sont Jean Brun et Walter Reiser, l'équipe suisse doit réaliser de très belles performances sur les routes françaises.

Je peux compter sur l'entier dévouement de mes sept équipiers. Il vaut mieux être huit bons camarades dans une équipe que douze hommes divisés par des questions de prestige ou d'intérêts.

Je ferai ma course sans m'occuper des Italiens

L'HISTOIRE Coppi-Bartali ne m'a pas passionné outre mesure. Leur accord, je le savais, devait se réaliser à plus ou moins brève échéance.

S'ils sont tous unis, Coppi disposera en Bartali ou en Magni de « domestiques » formidables. La course sera d'autant plus rude pour moi. Par contre, si, sur la route des dissentiments se manifestaient, alors, ma tâche serait nettement moins ardue. Mais cela n'a pas d'importance. Je suis décidé à « faire » ma course sans m'occuper ni des Italiens, ni des autres.

Alex Burtin, mon directeur technique, est d'ailleurs d'accord, aussi bien sur ce point que sur tous ceux discutés en commun.

Le parcours (sévère) du Tour me convient parfaitement et les arrivées en montagne ne me font pas peur.

Le plus ennuyeux dans ce Tour est en ce qui me concerne de deux ordres :

1) Le départ à Brest, qui, de Zurich, nécessite un long voyage Zurich-Paris par avion et Paris-Brest en wagon-lit.

2) Le début du Tour jusqu'à Namur, avec les mauvais pavés du Nord et de Belgique. Je n'affectionne pas particulièrement ces routes sur lesquelles on danse un « shimmy » effroyable.

Geminiani : très fort, sera dangereux

AVANT de clore cet article que je dédie aux lecteurs de « But et Club-Le Miroir des Sports », je veux livrer ma pensée sur mes adversaires directs.

Fausto Coppi est assurément le plus dangereux. Au « Giro », il m'a produit une profonde impression. Fausto, croyez-moi, sera une fois de plus l'homme à battre.

Raphaël Geminiani, doté d'une santé parfaite, très fort en Italie où il ne donna jamais le maximum, sera, à mon avis, le Français N° 1.

Robic, s'il est bien préparé, ne sera pas un concurrent à négliger. Lucien Lazaridès non plus. Quant à Jean Dotto, il est encore un peu jeune. De plus, j'estime qu'il a produit de trop gros efforts cette saison. Enfin, Ockers et Van Est doivent fournir une belle course.

Si je parvenais à vaincre une nouvelle fois tous ces champions, ma joie serait immense.

Mes dirigeants de *La Perle*, Maurice Guyot et Francis Pélissier, peuvent compter sur moi, comme compteront sur moi tous les sportifs de mon pays.

(Recueilli par René MELLIX.)

FAUSTO COPPI :

90 pour cent des voix dans un concours de pronostics, mais...

Par GASTON BÉNAC

LE « Tour » est si divers dans ses aspects extérieurs, d'abord, dans son comportement, ensuite, qu'il peut être traité de vingt manières différentes sans avoir à s'éloigner pour cela du sujet principal, du pivot central, de l'élément moteur.

Choisissons, si vous voulez, la ligne droite pour atteindre les points essentiels :

1) Le parcours et son influence sur la course.

2) La forme, les aptitudes des équipes.

3) Les possibilités des nouveaux face aux grandes vedettes.

Ecartons le lieu commun qui consiste à prévoir un gros succès pour le Tour 52 qui répondra éloquemment, une fois de plus, aux pessimistes profanes qui décrètent invariablement : « Le Tour de France se meurt; le Tour de France a perdu de son intérêt ». Nous nous contenterons de hausser les épaules et, pour ma part, je ne répondrai même pas à ces tristes chevaliers de la « grimace » ! Si le Tour de France ne présentait qu'un intérêt relatif, croyez-vous que je le suivrais pour la 29e fois.

Perspectives d'une belle épreuve

LES chiffres, s'il était besoin de les faire intervenir, répondraient éloquemment aux compagnons de l'amertume : 20 millions de personnes qui se pressent sur les routes du Tour; l'augmentation du tirage des journaux qui le suivent de près, aussi bien en Italie, en Belgique, en Suisse qu'en France; les sommes engagées, etc...

Pourquoi le dissimuler ? J'ai l'impression que nous allons assister à un beau Tour, si j'en juge par ce savant découpage de la carte de France qui ne peut manquer d'évoquer ces découpages de films qui dictent le succès ou l'insuccès d'une production. Jacques Goddet et son comité technique, composé de Félix Lévitan, Charles Joly, Jean Garnault, Beaupuis, Wermelinger, ont su tirer profit au maximum des ressources que leur offraient les montagnes et les collines françaises.

Je ne fais qu'une seule réserve : elle a trait aux cinq premières étapes, qui, uniformément plates, apparaîtront comme un simple hors-d'œuvre, comme une simple mise en jambes, un débat oiseux, en dehors du problème principal, et cela avec ses conséquences inéluctables des leaders éphémères, un Lévêque qui portera son maillot jaune pendant douze cents kilomètres, devant des vedettes plongées dans l'attentisme au milieu de leurs « domestiques »...

Les cols durs et les cols mous

CE n'est guère qu'à Namur que commenceront réellement les affaires sérieuses. Mais, par contre, ensuite, les événements risquent de se précipiter à un rythme extra-rapide, surtout entre l'Alpe-d'Huez et Monaco, où le premier aura pris une sérieuse option sur le Tour 52. Oh ! je sais, il y aura trois sérieux appels du jugement proclamé dans la Principauté : ce seront celui du Ventoux, celui du Tourmalet, et enfin celui du Puy de Dôme. Mais pourront-ils effacer complètement la décision des Alpes ? Je ne le crois pas.

Une question, celle qui nous est souvent posée d'ailleurs, mérite d'être étudiée et résolue avant de conclure. C'est celle-ci : le Tour étant disputé à l'envers, dans quel sens tel ou tel col est-il plus accessible et présente-t-il le moins de difficultés ? Je réponds nettement :

A. — COLS PLUS PENIBLES dans le sens du Tour de cette année 52 : 1°) *Galibier*, pris de Saint-Jean-de-Maurienne, trois fois plus long, plus escarpé que dans l'autre sens, celui du Lautaret; 2°) *Col d'Aspin*, plus pénible, pris d'Arreau; 3°) Col de Peyresourde.

B. — COLS MOINS DIFFICILES dans le sens de cette année : 1°) Croix de Fer; 2°) Col de Tende; 3°) Col du Tourmalet (aussi long, pris de Sainte-Marie-de-Campans, mais avec rampes légèrement moins fortes).

C. — EGALITE (ou presque) dans les deux sens : 1°) Mont-Genèvre; 2°) Col de Brouin; 3°) La Turbie; 4°) Mont-Ventoux; 5°) Col d'Aubisque; 6°) Col de Dyane.

Un Tour de grimpeurs-rouleurs

APRES cette courte étude des pentes, des bosses et des creux, il semblerait que le Tour 52 du « Parisien Libéré » et de « l'Equipe » ne puisse se débarrasser du qualificatif « Tour uniquement de grimpeurs ». Et pourtant, dans la réalité, il peut en être tout autrement. D'où proviennent en effet les gros écarts dans la montagne, si ce n'est de la fatigue ressentie par la majorité des coureurs dans le troisième et dernier col ? On le sait, on l'a souvent répété, dans l'étape qui se terminait à Briançon, ce n'était ni Allos, ni Vars qui créaient la décision, mais uniquement l'Izoard. Or, cette année, il n'y a plus d'arrivée à Briançon (pour la première fois depuis nombre d'années) et il n'y a plus d'étapes de trois grands cols, sauf dans Bourg-d'Oisans-Sestrières. Les quatre cols pyrénéens, notamment, vont être répartis en deux étapes et, de ce fait, les écarts seront nettement moins grands.

En résumé, plus de cols que les années précédentes, plus d'efforts dispersés en montée demandés aux coureurs, plus de descentes (qui joueront un grand rôle, soyez-en certains), mais des « trous » moins profonds aux arrivées.

Qui peut battre Fausto Coppi ?

J'EN arrive au moment le plus délicat pour un journaliste, au point crucial en même temps, celui de la recherche du vainqueur probable du Tour 1952.

« Vous n'avez pas à vous « casser la tête », me rétorquera-t-on, il n'y a personne pour battre Fausto Coppi sur sa forme actuelle ! »

Il est évident qu'un concours de pronostics donnerait à l'heure actuelle 90 % de voix au campionissimo italien. Très en forme, au moral et au physique, parfait grimpeur et rouleur, excellent contre la montre, entouré de « domestiques » bien stylés, dirigé par un homme remarquable, Alfredo Binda, on ne voit pas, sauf accident, succession d'incidents et de malchance, qui pourrait battre le grand Fausto redevenu lui-même.

Oui, mais il y a Koblet, peut-on timidement remarquer, sans doute. L'élégant Hugo s'est rodé dans le Tour d'Italie et, parti en forme très médiocre, il s'est amélioré comme l'an dernier d'étape en étape. Cependant, l'excellent routier suisse, pour l'instant tout au moins, ne donne pas l'impression d'avoir retrouvé sa souplesse, son coup de pédale ailé de l'an dernier. Il pousse plus en force; il n'est plus le « pédaleur de charme » si souvent chanté dans toutes les langues. Excellent contre la montre, il montera les cols moins aisément peut-être qu'il le fit l'an dernier.

Le côté français... cet inconnu

J'AI hâte maintenant de passer aux Français pour exprimer nettement mon sentiment.

Nous partons en principe avec trois vedettes : Geminiani, le coureur à la fois régulier et explosif, Nello Lauredi, l'homme en grande forme, parfaitement préparé, et Jean Robic.

L'X de la course est incontestablement Jean Robic, duquel on peut tout attendre, le mieux ou le pire.

On regrettera l'absence de Louison Bobet, trahi par son état de santé autant que par son moral. On le regrettera, car Louison en santé parfaite et gonflé sur le plan moral est un très grand champion, un routier irrésistible. Il est un attaquant ardent, courageux, magnifique, mais à condition que la mécanique ne se trouve pas enrayée trop souvent et que la victoire puisse luire devant ses yeux. Bobet eût porté en lui les espoirs de centaines de milliers de sportifs français.

Raphaël, le Clermontois, est né attaquant et le parcours du Tour 1952 lui conviendra parfaitement, car il monte bien les premiers cols et il récupère admirablement. Enfin, Nello Lauredi vient de donner, dans le Critérium du « Dauphiné », la démonstration de ses aptitudes de grimpeur, rouleur et descendeur excellent. L'homme est en forme et très régulier.

Robic et Dotto en montagne...

LES deux petits grimpeurs que sont Jean Robic et Jean Dotto peuvent s'attaquer en montagne à Fausto Coppi et à Gino Bartali, avec des moyens évidemment très différents, et « faire mal » au grand campionissimo dans le premier col tout au moins.

Bernard Gauthier sera chargé de secouer le peloton, de réaliser des échappées, de réveiller les attentistes en faisant le « trou ».

Le rôle de la régularité sera dévolu, dès le début, au minuscule Quentin, toujours bien placé, et, après cinq ou six étapes, à Lucien Lazaridès; enfin, celui des meilleurs services rendus sera réparti entre Rémy, Quentin, Bonnaventure, Muller et Lucien Teisseire.

Que donnera ce dosage plus compliqué que celui des Italiens ? Personne ne peut le prévoir !

Les équipes régionales

CE ne sont là que des données qui, pour l'instant, ne tiennent pas compte du rendement de l'équipe belge, qui sera supérieur à ce qu'il fut l'an dernier. C'est surtout de la part d'Ockers et de de Hertog que l'on peut attendre beaucoup, car Van Steenbergen, brillant dans les étapes de plat, ne sera plus là lorsque paraîtront à l'horizon les hautes cimes neigeuses.

Pas plus d'ailleurs que le Hollandais Van Est, tandis que les petits grimpeurs espagnols commenceront par contre à se manifester.

Néanmoins, ce n'est là qu'un des côtés du problème, peut-être le moins important. Car ce sont des équipes régionales, des hommes nouveaux qui s'y trouveront incorporés, que viendront les surprises. Il y a quelques jeunes et quelques autres coureurs, sortis des courses provinciales, qui, sans être des étoiles de première grandeur, montent fort bien, sont endurants et récupèrent parfaitement.

Je ne citerai aucun nom, mais on connaît une bonne douzaine de ces routiers de courses par étapes, réguliers et durs, qui, après avoir mené la danse au début, résisteront dans la montagne, dès que se dessinera la première offensive des « gros bras », ou si vous aimez mieux, des grands qui s'étaient réservés jusque-là.

Ce sont ces équipes régionales qui peuvent, si elles sont bien dirigées — et elles le seront avec les garçons consciencieux qui sont à leur tête — brouiller les cartes des formations nationales aux consignes peut-être trop strictes, trop rigides. Elles ont en tout cas un beau rôle à jouer, si leurs directeurs techniques savent vouloir et ne versent pas, eux aussi, dans un désolant attentisme.

...le Suisse Hugo Koblet a (peut-être) caché son jeu et les "tricolores" sont de taille à imposer leur ensemble !

ILS ONT EU L'HONNEUR...

1930 L'équipe de France était constituée de : Pierre Magne, Marcel Bidot, Antonin Magne, Jules Merviel, Charles Pélissier, Victor Fontan et André Leducq (de gauche à droite). Cette équipe devait remporter le Challenge International. André Leducq l'emportait devant Guerra et Antonin Magné.

1931 L'équipe de France était constituée de : Louis Péglion, Benoit-Faure, Léon Le Calvez, Antonin Magne, Jeff Mauclair, Charles Pélissier, Jean Maréchal, André Leducq (de gauche à droite). Cette équipe se classait seconde au Challenge International derrière la Belgique. Antonin Magne gagnait.

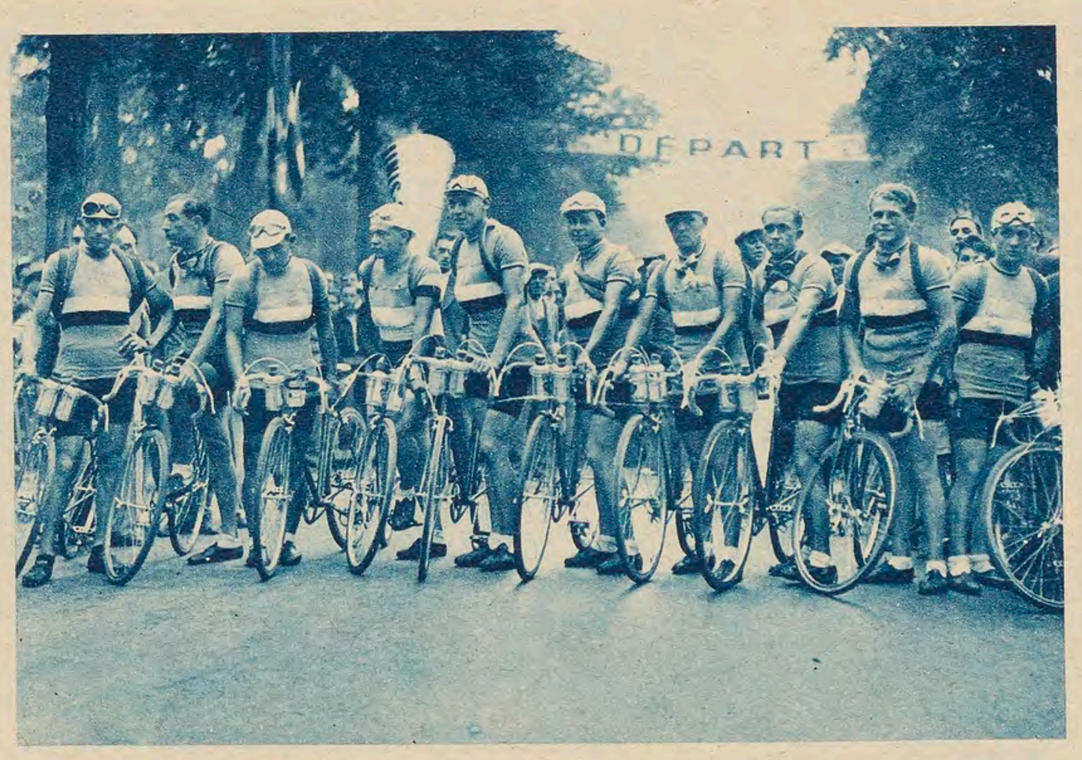
1932 L'équipe de France était constituée de : André Leducq, Albert Barthélémy, Julien Moineau, Louis Péglion, Marcel Bidot, Maurice Archambaud, Georges Speicher, Roger Lapébie (de g. à d.). Cette équipe terminait 3e au Challenge International derrière l'Italie et la Belgique. André Leducq était 1er.

1933 L'équipe de France était constituée de : Charles Pélissier, André Leducq, Maurice Archambaud, Georges Speicher, Antonin Magne, Léon Le Calvez, Roger Lapébie, René Le Grevès (de g. à dr.). La France s'adjugeait le Challenge International et Georges Speicher le classement individuel.

1934 L'équipe de France était constituée de : Antonin Magne, Maurice Archambaud, René Vietto, Charles Pélissier, Roger Lapébie, René Le Grevès, Raymond Louviot, Georges Speicher (de g. à dr.). La France remportait le Challenge International et A. Magne s'adjugeait le classement individuel.

1935 L'équipe de France était constituée de : André Leducq, Georges Speicher, Antonin Magne, René Le Grevès, Maurice Archambaud, René Vietto, Jules Merviel, René Debenne (de g. à dr.). La France était seconde au Challenge International derrière la Belgique. Speicher, premier Français se classait 6e.

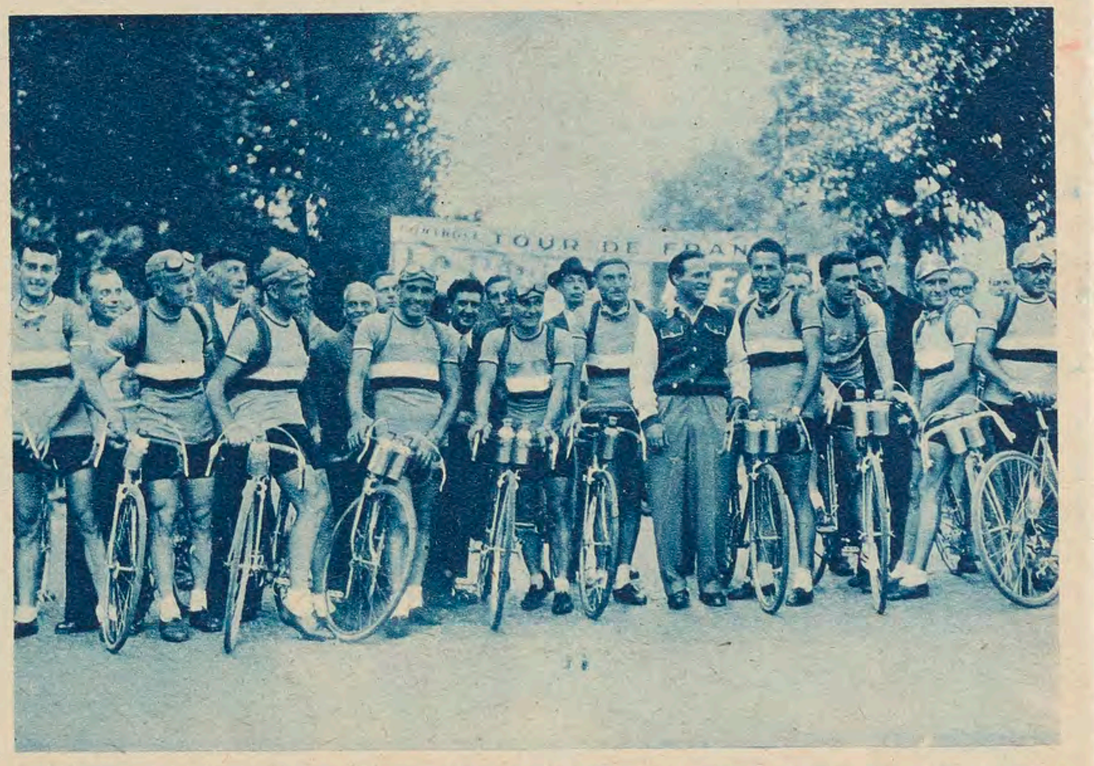
... DE PORTER LE MAILLOT T



1936 L'équipe de France était constituée de : Antonin Magne, Georges Speicher, Maurice Archambaud, René Le Grevès, Fernand Mithouard, Pierre Cogan, Robert Tanneveau, Arthur Debruyckère, Raoul Lesueur, Paul Maye (de g. à dr.). La France était 3e au Challenge International. A. Magne finissait 2e.

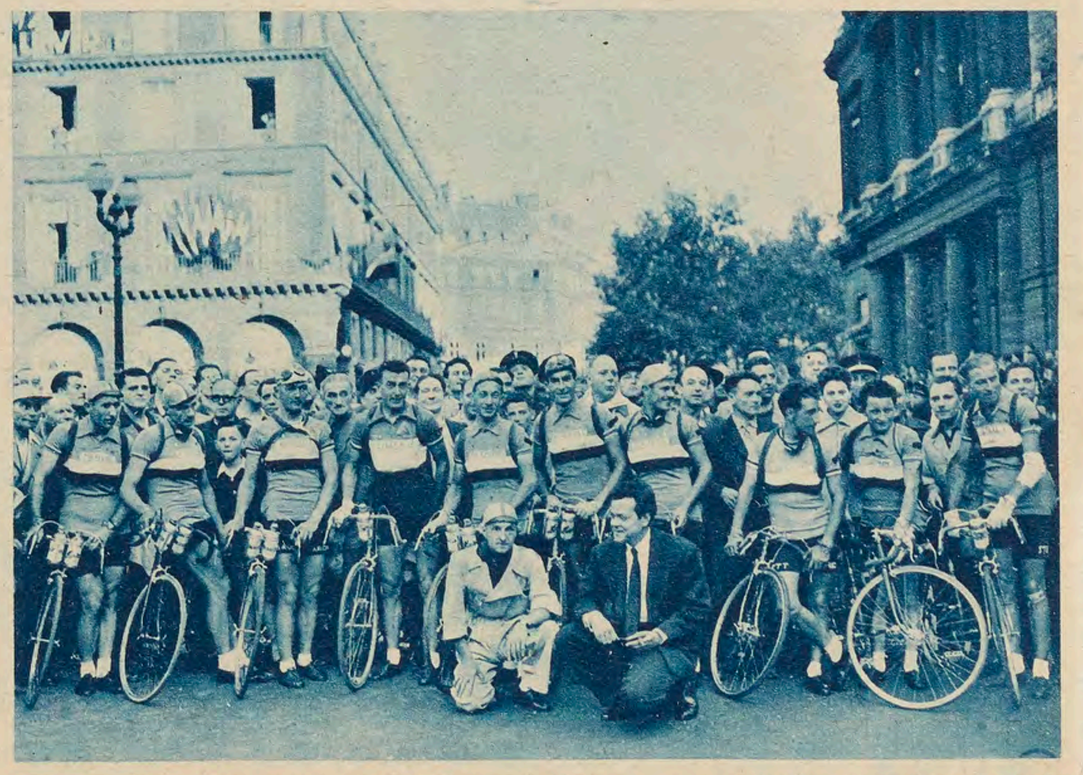
1937 L'équipe de France était constituée de : Pierre Cloarec, Emile Gamard, Georges Speicher, René Le Grevès, Paul Chocque, Sylvain Marcaillou, Robert Tanneveau, Louis Thiétard, Roger Lapébie, Maurice Archambaud (de g. à dr.). La France gagnait le Challenge International. Lapébie était 1er.

1939 L'équipe de France était constituée de : Victor Cosson, Pierre Jaminet, Auguste Mallet, Sylvain Marcaillou, Dante Gianello, Georges Naisse, Raymond Louviot, Pierre Le Guevel (de g. à dr.). Cette équipe terminait 2e derrière la Belgique B au Challenge International. Marcaillou était 6e.



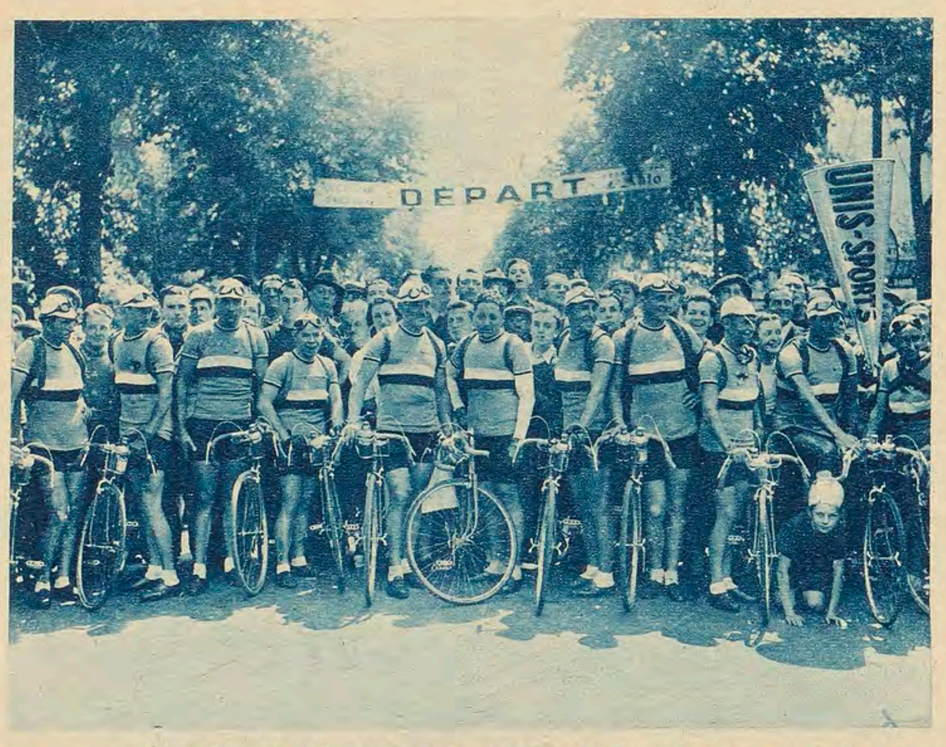
1947 L'équipe de France était constituée de : Louis Bobet, Louis Caput, Edouard Fachleitner, Manuel Huguet, Henri Massal, Kléber Piot, Lucien Teisseire, Emile Idée, Louis Thiétard, René Vietto (de g. à dr.). Au c. : le regretté Marcel Cerdan. L'équipe de France était seconde, ainsi que Fachleitner.

1949 L'équipe de France était constituée de : Louis Bobet, Robert Chapatte, Camille Danguillaume, Louis Deprez, Maurice Diot, Bernard Gauthier, Raphaël Geminiani, Guy Lapébie, Apo Lazaridès, Lucien Teisseire et René Vietto (de g. à dr.) La France se classait 4e. Le 1er tricolore : Lazaridès, 9e.



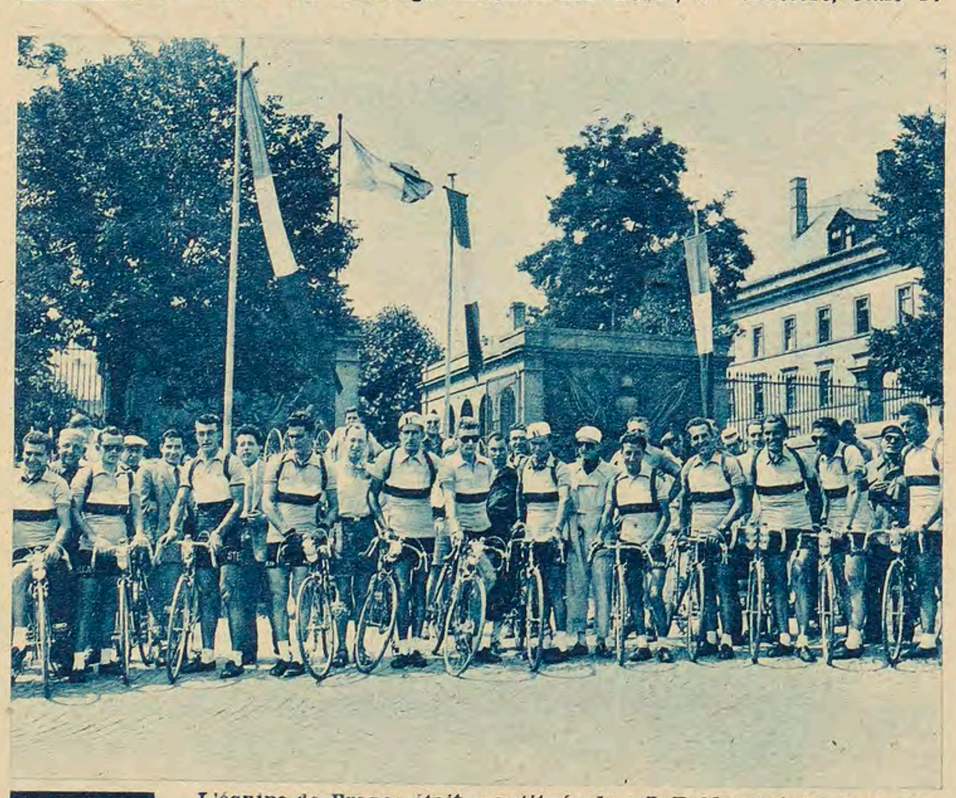
1950 L'équipe de France était constituée de : Emile Baffert, Paul Giguet, Louis Déprez, Louis Bobet, Robert Desbats, Raphaël Geminiani, Nello Lauredi, Apo Lazaridès, Jacques Marinelli, Pierre Molineris (de g. à dr.). La France se classait seconde derrière la Belgique. Louis Bobet, 1er Français, était 3e.

...T TRICOLORE !



1938 — **L'équipe de France était constituée de : A. Magne, P. Gallien, J. Fréchaut, A. Mallet, M. Laurent, P. Jaminet, S. Marcaillou, G. Naisse, V. Cosson, G. Speicher, J.-M. Goasmat (de gauche à droite). La France se classait deuxième derrière la Belgique.**

1948 — **L'équipe de France était constituée de : L. Bobet, L. Caput, C. Danguillaume, E. Fachleitner, E. Idée, A. Lazaridès, P. Giguet, J. Robic, L. Teisseire, R. Vietto (de g. à dr.). La France se classait 2e au Challenge International. Bobet, 1er tricolore, était 4e.**



1951 — **L'équipe de France était constituée de : J. Baldassari, P. Barbotin, L. Bobet, B. Gauthier, R. Geminiani, J. Gueguen, N. Lauredi, A. Lazaridès, L. Lazaridès, E. Muller, R. Rémy, L. Teisseire (de gauche à droite). La France remportait le Challenge International.**

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

PREMIERE ETAPE (246 km.)

BREST-RENNES

Mercredi 25 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place des Fusillés. Signature et ravitaillement de 8 h. à 8 h. 45. Présentation des équipes de 8 h. 45 à 9 h. 30. Départ du défilé à 9 h. 35, par : cours d'Ajot, rue Salaun-Penquer, avenue Clemenceau, rue Jean-Jaurès. Arrivée place de Strasbourg à 9 h. 45. Appel à 9 h. 50. Départ définitif à 10 heures, à l'entrée de la route de Paris.

L'itinéraire avec les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ 1 heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		FINISTÈRE		
	0	**BREST**	10 00	10 00
	18	Landerneau	10 30	10 35
	34	Landivisiau	10 57	11 07
	44	Saint-Thégonnec	11 13	11 28
	57	Morlaix (C. V.)	11 35	11 50
	72	Le Ponthou	12 00	12 15
	75	Saint-Laurent-Plouegat	12 05	12 20
		COTES-DU-NORD		
	80	Plounerin	12 13	12 33
	87	Plouvenez-Moëdec	12 25	12 45
	91	Belle-Isle-en-Terre (C.R.)	12 32	12 52
	96	Louargat	12 40	13 00
	111	Guingamp (C. V.)	13 05	13 25
	123	Plouagat	13 25	13 50
	125	Châtelaudren	13 28	13 53
	143	Saint-Brieuc (C. V.)	13 58	14 23
	150	Yffiniac	14 10	14 35
	153	Saint-René	14 15	14 40
	163	Lamballe (C. R.)	14 31	15 01
	179	Langouhèdre	14 58	15 28
	190	Broons	15 16	15 51
	200	Saint-Jouan-de-l'Isle	15 32	16 07
		ILLE-ET-VILAINE		
	203	Quedillac	15 37	16 12
	212	Montauban-de-Bretagne	15 53	16 28
	220	Bédée	16 06	16 46
	238	Ecole d'Agriculture (ouest de Rennes)	16 36	17 16
	241	Carref. chemin de Ville-jean. — R. N. 137	16 41	17 21
	246	**RENNES** (Stade-Vélodr.)	16 50	17 30

Arrivée au vélodrome de Rennes, où les coureurs auront à couvrir la distance (80 m.) plus un tour de piste (402 m.). Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

DEUXIEME ETAPE (181 km.)

RENNES-LE MANS

Jeudi 26 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Au Champ-de-Mars, baraquement de la Foire-Exposition. Signature et ravitaillement de 10 h. 15 à 11 h. 5. Appel à 11 h. 10. Départ en groupe à 11 h. 22 par : rue d'Isly, boulevard de la Liberté, avenue de la Gare, pont sur la Vilaine, avenue Aristide-Briand, boulevard de Strasbourg. Départ lancé à 11 h. 30 à l'entrée sur la R. N. 12.

L'itinéraire avec les horaires probables (36,2 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ 1 heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		ILLE-ET-VILAINE		
	0	**RENNES**	11 30	11 30
	2	Cesson-Sévigné	11 34	11 36
	9	Noyal-sur-Vilaine	11 45	11 50
	19	Châteaubourg	12 01	12 11
	21	Saint-Melaine	12 05	12 20
	23	Saint-Jean-sur-Vilaine	12 08	12 23
	13	Vitré (C. V.)	12 26	12 41
	45	Cerisais	12 44	13 04
		MAYENNE		
	51	La Gravelle	12 54	13 14
	57	La Chapelle-du-Chêne	13 04	13 24
	64	Saint-Berthevin	13 15	13 35
	69	Laval (C. V.)	13 23	13 43
	75	Forcé	13 34	13 54
	90	Meslay-du-Maine	14 00	14 25
	102	Saint-Loup-du-Dorat	14 20	14 45
	105	Bouessay	14 25	14 50
		SARTHE		
	111	Sablé (C. R.)	14 35	15 00
	119	Louailles	14 48	15 13
	128	Crosmières	15 03	15 28
	133	Verron	15 11	15 36
	137	La Flèche (C. V.)	15 18	15 43
	142	Clermont-Créans	15 26	15 56
	147	Le Point-du-Jour	15 35	16 05
	155	Cérans-Foulletourte	15 48	16 18
	162	Guécélard	15 59	16 29
	169	Arnage	16 11	16 41
	181	**LE MANS** (Circuit)	16 30	17 00

Arrivée sur le Circuit automobile permanent de l'A. C. de l'Ouest. A leur entrée sur le Circuit, les coureurs auront 2 km. 200 à faire pour passer devant les tribunes, plus un tour de 8 km. 800. Soit au total 11 km. à parcourir sur le Circuit.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

TROISIEME ETAPE (189 km.)

LE MANS-ROUEN

Vendredi 27 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place des Jacobins, devant le Théâtre Municipal. Signature et ravitaillement de de 10 h. à 10 h. 45. Appel à 10 h. 50. Départ en groupe à 11 h. 5 par : rue des Jacobins, rue Claude-Blondeau rue Marchande, rue Dumas, place de la République, rue Gambetta, rue Montoise, avenue Cordelet, route d'Alençon. Départ lancé à 11 h. 15, devant le poste d'essence B. P.

L'itinéraire et les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ 1 heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		SARTHE		
	0	**LE MANS**	11 15	11 15
	9	La Bazoge	11 30	11 30
	19	Saint-Marceau	11 47	11 52
	24	Beaumont-sur-Sarthe	11 55	12 05
	26	Juillé	11 58	12 08
	28	Placé	12 02	12 12
	33	La Hutte	12 10	12 20
	38	Le Pont-d'Oisseau	12 18	12 28
	39	Bethon	12 20	12 30
	43	Arçonnay	12 27	12 37
		ORNE		
	47	Alençon (C. V.)	12 33	12 48
	55	Forges	12 46	13 01
	59	Le Perron (Saint-Gervais)	12 53	13 08
	68	Sées (C. V.)	13 08	13 23
	74	Chailloué	13 18	13 33
	76	Marmouille	13 21	13 36
	80	Nonant-le-Pin	13 28	13 43
	92	Gacé (C. V.)	13 48	14 08
	95	Saint-Evroult-de-Montfort	13 53	14 13
	106	Monnai	14 11	14 31
		EURE		
	123	Broglie (C. R.)	14 39	14 59
	134	Bernay (C. V.)	14 57	15 17
	149	Brionne (C. V.)	15 23	15 43
	154	Bosrobert	15 31	15 51
	166	Bourgthéroulde	15 52	16 17
		SEINE-INFÉRIEURE		
	179	Grand-Couronne	16 13	16 38
	183	Petit-Couronne	16 20	16 45
	186	Le Grand-Quevilly	16 25	16 50
	189	**ROUEN** (Rive gauche)	16 30	17 00

Arrivée sur l'avenue de Caen, au bout d'une ligne droite de 1.700 m.

QUATRIEME ETAPE (232 km.)

ROUEN-ROUBAIX

Samedi 28 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place du Général-de-Gaulle, devant l'hôtel de ville. Signature et ravitaillement de 8 h. 30 à 9 h. 10. Appel à 9 h. 15. Départ en groupe à 9 h. 27 par : rue Thiers, rue et place Beauvoisine, route de Neufchâtel. Départ lancé à 9 h. 30 à hauteur de la rue de l'Avalasse (en côte).

L'itinéraire et les horaires probables (33 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ 1 heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		SEINE-INFÉRIEURE		
	0	**ROUEN**	9 30	9 30
	7	La Gde-Route (Isneauville)	9 43	9 45
	10	Quincampoix	9 48	9 50
	28	Saint-Martin-Onnonville	10 20	10 30
	44	Neufchâtel-en-Bray (C.V.)	10 50	11 05
	53	Ménonval	11 06	11 21
	62	Les Essarts	11 15	11 30
	64	Fallencourt	11 26	11 41
	72	Blangy-sur-Bresle	11 41	11 56
		SOMME		
	78	Le Translay	11 52	12 12
	83	Saint-Maxent	12 01	12 21
	91	Villers	12 15	12 35
	96	Abbeville (C. V.)	12 24	12 44
	110	Coulonvillers	12 50	13 10
	115	Longvillers	13 00	13 25
	118	Beaumetz	13 05	13 30
	121	Bernaville	13 11	13 36
	126	Fienvillers	13 20	13 45
	133	Hem	13 32	13 57
	137	Doullens (C. R.)	13 40	14 05
		PAS-DE-CALAIS		
	145	Poommera	13 55	14 25
	161	Beaumetz-les-Loges	14 23	14 53
	172	Arras (C. V.)	14 43	15 13
	187	Liévin (C. V.)	15 11	15 46
	191	Lens (C. V.)	15 19	15 54
	203	Carvin	15 40	16 15
		NORD		
	211	Seclin	15 55	16 35
	217	Lesquin	16 07	16 47
	223	Ascq	16 17	16 57
	226	Forest	16 22	17 02
	228	Hem	16 25	17 05
	232	**ROUBAIX**	16 31	17 13

Arrivée sur la piste de Vélodrome municipal, où les coureurs pénètrent dans la ligne opposée, ayant encore à couvrir la distance (275 m.), plus un tour de 500 mètres. Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

CINQUIEME ETAPE
(197 km.)
ROUBAIX - NAMUR
Dimanche 29 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Grand-Place, devant l'hôtel de ville. Signature et ravitaillement de 10 h. à 11 h. Appel à 10 h. 45. Départ en groupe à 11 h. par : rue Maréchal-Foch, avenue de Paris Départ lancé à 11 h. à hauteur de la rue Charles-Quint.
L'itinéraire et les horaires probables (35,2 km.-h.)

Altitude	Km parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		NORD		
	0	**ROUBAIX**	11 00	11 00
	1	Hem	11 02	11 03
	3	Forest	11 06	11 08
	6	Ascq	11 11	11 15
	11	Lesquin	11 20	11 30
	17	Carrefour D. 54 — N. 17	11 30	11 45
	20	Pont-à-Marcq	11 35	11 50
	29	Auchy	11 51	12 06
	32	Orchies (C. V.)	11 56	12 11
	46	Somain (C. V.)	12 19	12 34
	56	Denain	12 36	12 56
	63	D. 70 — Raismes	12 49	13 09
	69	N. 45 — Valenciennes (C. V.)	12 59	13 19
	75	Onnaing	13 09	13 29
	81	Blanc-Misseron	13 19	13 39
		BELGIQUE		
	83	Quiévrain	13 22	13 47
	98	Jemmappes	13 47	14 12
	102	Mons (C. V.)	13 54	14 19
	118	Binche (C. V.)	14 21	14 46
	127	Morlanwelz (C. V.)	14 36	15 06
	138	Courcelles (C. V.)	14 54	15 24
	150	Gilly (C. V.)	15 13	15 43
	157	Lambusart	15 25	16 00
	163	Velaine	15 35	16 10
	167	Tamines (C. V.)	15 42	16 17
	168	Falisolle	15 44	16 19
	169	Arsimont	15 46	16 21
	172	Aisemont	15 51	16 26
	175	Fosses	15 56	16 31
	178	Sart-Saint-Laurent	16 01	16 36
	182	Floreffe	16 08	16 43
	191	Malonne	16 23	16 58
	197	**NAMUR (Citadelle)**	16 35	17 10

La route qui mène à l'arrivée comporte une côte de 1.700 mètres, en lacets, au flanc de la citadelle, avec un pourcentage moyen de 6 p. cent. A l'entrée sur le Stade des Jeux, il reste 600 mètres à faire, virtuellement en plat, avec une dernière ligne droite de 80 mètres.

SIXIEME ETAPE
(228 km.)
NAMUR-METZ
Lundi 30 juin 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place Saint-Aubin, devant l'établissement Pax. Signature et ravitaillement de 8 h. 30 à 9 h. 15. Appel à 9 h. 20. Départ en groupe à 9 h. 35. Départ lancé à 9 h. 45, chapelle Sainte-Barbe.
L'itinéraire et les horaires probables (34 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		BELGIQUE		
83	0	**NAMUR**	9 45	9 45
	25	Ciney	10 31	10 46
	47	Rochefort	11 09	11 29
	69	Saint-Hubert	11 47	12 07
	82	Recogne	12 10	12 40
	114	Tintigny	13 07	13 27
	132	Virton (C. R.)	13 38	13 58
	142	Grandcourt (douane belge	13 57	14 22
		MEURTHE-et-MOSELLE		
	146	Bellencourt (douane fr.)	14 04	14 29
	150	Villers-la-Chèvre	14 11	14 36
	156	Longwy (C. V.)	14 22	14 47
	161	Haucourt-Moulaine	14 31	14 56
	163	Villers-la-Montagne	14 35	15 00
	171	Crusnes	14 48	15 12
		MOSELLE		
	174	Aumetz	14 54	15 24
		MEURTHE-et-MOSELLE		
	180	Audun-le-Roman (C. V.)	15 05	15 35
	186	Trieux (C. V.)	15 16	15 46
	197	Briey (C. V.)	15 36	16 11
	202	Homécourt (C. V.)	15 45	16 20
		MOSELLE		
	208	Poncourt	15 56	16 36
	210	Saint-Privat	15 59	16 39
	218	Châtel-Saint-Germain	16 11	16 51
173	228	**METZ**	16 27	17 07

Arrivée sur le boulevard Poincaré, au bout d'une ligne droite de 400 m.

SEPTIEME ETAPE
(60 km. contre la montre)
METZ-NANCY
Mardi 1er juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Signature et ravitaillement au contrôle installé à la Foire-Exposition. Chaque concurrent devra se présenter au contrôle 15 minutes au moins avant l'heure prévue pour son départ. Départs de 3 en 3 minutes. Cent quinze concurrents environ.
L'itinéraire avec l'horaire probable pour le premier et le dernier coureur (42 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. premier coureur	dernier coureur
		MOSELLE		
173	0	**METZ**	9 15	15 00
	4	Magny	9 20	15 05
	7	Pouilly	9 24	15 09
	8	Fleury	9 26	15 11
	12	Verny	9 32	15 17
	17 5	Carrefour N. 413-N. 410	9 40	15 25
	20	Sainte-Jure	9 43	15 28
		MEURTHE-et-MOSELLE		
	22	Raucourt	9 46	15 31
	27	Nomény (C. V.)	9 53	15 38
	32	Fourche N. 413-D. 142	10 00	15 45
	33 5	Chenicourt (C. R.)	10 02	15 47
	35	Ajoncourt	10 04	15 49
	49	Agincourt	10 25	16 10
	52	Carrefour N. 74-V. O. 8	10 29	16 14
	55	Saulxures	10 33	16 18
	58	Tomblaine	10 37	16 22
212	60	**NANCY**	10 40	16 25

Les arrivées se feront sur la piste en cendrée du Stade de l'Université, où les coureurs auront la distance (360 m.), plus un tour (410 m.), à couvrir. Les temps sont pris, le tour de piste compris.

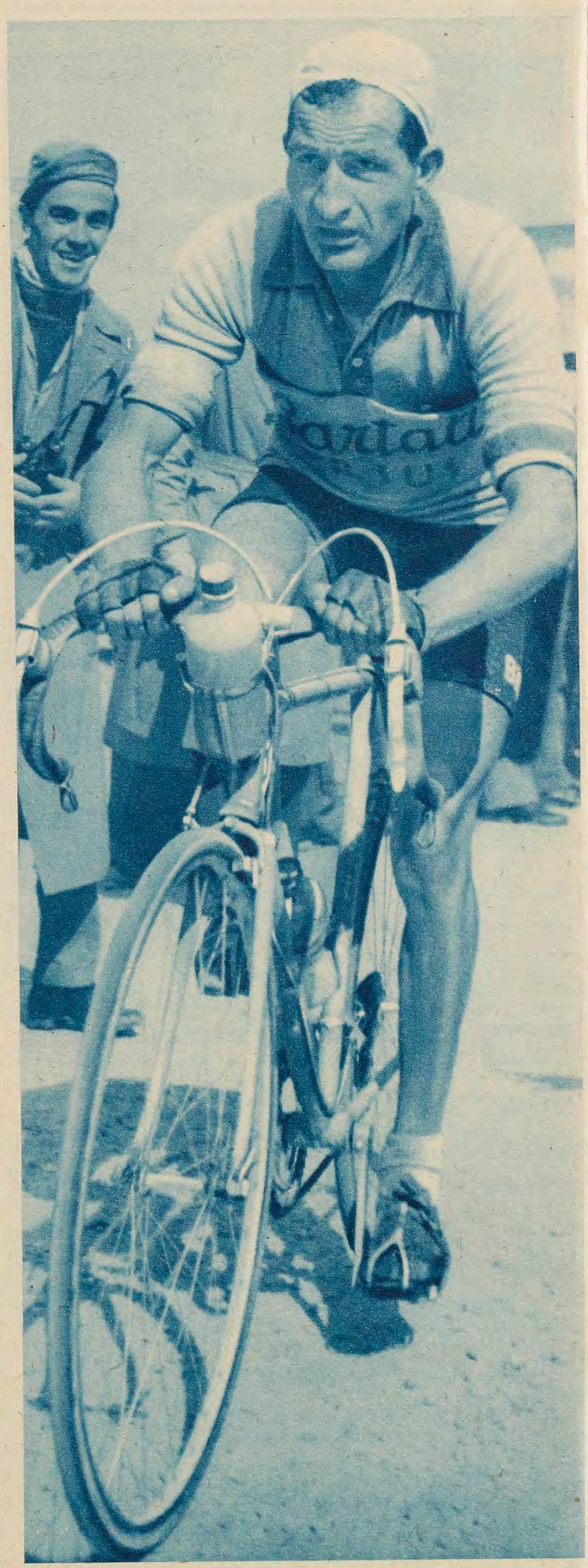
HUITIEME ETAPE (252 km.)
NANCY-MULHOUSE
Mercredi 2 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place Stanislas, devant le Théâtre. Signature et ravitaillement de 7 h. 15 à 7 h. 55. Appel et départ en groupe à 8 h. 5 par : rue Stanislas, rue Saint-Dizier, avenue de Strasbourg, rue de la République à Jarville (arrivée à 8 h. 20). Dernier appel et départ définitif à 8 h. 30.
L'itinéraire et les horaires probables (31,2 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		MEURTHE-et-MOSELLE		
212		**NANCY** (dép. en groupe)	8 5	
	0	Jarville (départ réel)	8 30	8 30
	8	Saint-Nicolas-du-Port	8 45	8 50
	13	Rosières-aux-Salines	8 54	9 02
	21	Blainville-sur-l'Eau (C. V.)	9 09	9 24
	27	Xermanénil	9 20	9 35
	38	Moyen	9 40	10 00
	43	Magnières	9 49	10 09
		VOSGES		
	50	Roville-aux-Chênes	10 02	10 22
	56	Rambervillers (C. V.)	10 13	10 33
	75	Bruyères (C. V.)	10 47	11 07
	85	Granges-sur-Vologne	11 06	11 26
665	98	Gérardmer C. R.)	11 30	11 55
955	105	Col de Grosse-Pierre	11 48	12 13
636	111	La Bresse (C. V.)	11 57	12 22
490	118	Cornimont	12 08	12 33
	119	Les Baranges (D. 43)	12 10	12 35
680	124	Ventron	12 23	12 48
		HAUT-RHIN		
883	129	Col d'Oderen	12 35	13 00
	136	Kruth	12 45	13 15
450	139	Oderen	12 50	13 20
450	141	Fellering	12 54	13 24
	142	Fourche N. 193-N. 66	12 56	13 26
	146	N. 66-Urbès	13 08	13 38
731	153	Col de Bussang	13 28	14 08
		VOSGES		
599	157	Bussang	13 33	14 13
549	161	St-Maurice-sur-Moselle	13 40	14 20
1128	171	Col du Ballon d'Alsace	14 10	14 50
		HAUT-RHIN		
	185	Sewen (C. V.)	14 30	15 20
406	186	Dolleren	14 32	15 22
	187	Oberbruck	14 34	15 24
	189	Kirchberg	14 37	15 27
	191	Niederbruck	14 40	15 30
405	193	Masevaux (C. R.)	14 43	15 33
	198	Bourbach-le-Haut	14 57	15 47
740	202	Col de Hundsrück	15 08	16 08
373	208	Bitschwiller (C. V.)	15 17	16 17
	209	Willer-sur-Thur	15 19	16 19
	215	Goldbach	15 35	16 35
824	218	Col Amic	15 44	16 54
	222	Monum. du Vieil-Armand	15 51	17 01
830	226	Col de Herrenfluch	15 58	17 08
	233	Uffholtz	16 06	17 16
275	234	Cernay (C. V.)	16 08	17 18
301	236	La Croisière	16 11	17 21
251	246	Lutterbach	16 26	17 36
	248	Pfastatt	16 29	17 39
240	252	**MULHOUSE**	16 35	17 47

Arrivée sur un circuit de 800 mètres, place du Quatorze-Juillet.
Dernière ligne droite : 280 mètres.

Koblet et G



Gino BARTALI (38 ans)

et Géminiani ont les moyens de m'inquiéter !

par FAUSTO COPPI

JE vais disputer le Tour de France pour la troisième fois, et avec l'enthousiasme d'un débutant.

Si un événement quelconque m'avait empêché d'être au départ, j'aurais été franchement désolé. J'ai une telle revanche à prendre dans cette course qui chante au cœur de tous les routiers du monde...

J'aurais dû en disputer bien plus que deux jusqu'à présent, et c'est là un des regrets de ma carrière d'avoir écouté ceux qui, en 1947, m'assuraient que le Tour était une épreuve trop pénible pour moi. Il en fut de même l'année suivante et j'ai laissé gagner Gino Bartali, m'imaginant que mes supporters me rendaient service. Je ne me suis pas rendu compte immédiatement de ma bêtise. Maintenant, je sais...

Mais à quoi bon pleurer sur le lait renversé ? Il ne me reste plus qu'à essayer, non pas de rattraper le temps perdu, mais d'inscrire mon nom au palmarès une seconde fois !

D'une manière générale, on fait de moi un favori et ça ne m'enchante pas particulièrement. Un favori, c'est le monsieur que tout le monde guigne du coin de l'œil, dans le peloton, en essayant de deviner à quel moment précis il va démarrer afin de l'empêcher de courir à sa guise.

Un favori, c'est aussi un coureur qui peut difficilement s'arrêter sur le bord de la route sans voir aussitôt le train s'accélérer subitement.

Pourtant, je ne m'en plains pas...

Depuis que j'ai enlevé le Tour d'Italie, bien souvent des amis ou de simples supporters m'ont dit :

— Fausto, tu n'as rien à craindre dans le Tour de France ; tu ne peux pas être battu.

J'apprécie cette preuve de confiance, mais elle me fait sourire. Comme s'il s'agissait de se présenter au départ pour que tout soit dit...

C'est que je le connais, le Tour ! Je n'ai pas encore oublié comment les choses s'y passent chaque jour. C'est sans rapport avec notre « Giro ». Le départ d'une étape n'est pas plutôt donné qu'il y a des candidats à l'échappée, des hommes qui «marchent» et tiennent à ce qu'on s'en aperçoive. Même ceux qui n'ont aucune ambition réelle au classement général seront mes ennemis déclarés.

Ils peuvent très bien amener à leurs côtés un de ceux que je crains et c'est toujours autant de temps qu'il y aura à reprendre dans la montagne ou contre la montre. Il faut avoir l'œil à tout, bien faire attention si, dans un petit groupe qui vient de tenter sa chance, ne figure pas un homme dangereux. C'est tellement plus simple en Italie où je peux compter sur les doigts de la main ceux qui sont susceptibles de me causer des soucis !

Il est une question qui m'a été posée à plusieurs reprises depuis quelque temps :

— Crois-tu, Fausto, que, sur ta forme actuelle, tu aurais battu le Koblet du Tour 1951 ?

Il m'est bien difficile de répondre, car je n'en sais strictement rien. Si je me fie à l'impression que nous a fournie à tous Hugo, l'an dernier, j'ai quelques doutes. Il était vraiment très fort et il n'est pas exagéré de dire qu'il a littéralement jonglé avec tout le monde sans connaître un seul jour défavorable ou même une défaillance de quelques instants.

Je pense cependant que, si j'avais été moi-même l'an dernier, je lui aurais tenu tête dans la montagne et que, contre la montre, ç'aurait été, entre nous deux, une question de secondes.

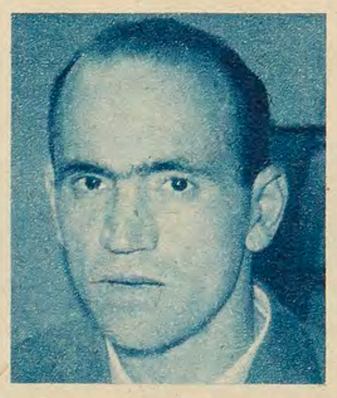
Ce dont je suis à peu près certain, c'est que je ne me serais pas, même en grande forme, lancé dans son aventure solitaire de l'étape Brive-Agen, pour un problématique gain de temps payé d'un trop rude effort.

Je ne veux pas commettre l'erreur de juger Koblet sur son Tour d'Italie. Hugo y est venu pour se mettre en forme graduellement et n'a sans doute pas voulu, se sachant encore en condition imparfaite, forcer plus qu'il ne fallait. En montagne, il peinait parfois visiblement, encore un peu trop lourd sans doute.

Mais je ne m'y trompe pas : Koblet sera au point pour le Tour. Je m'en suis bien rendu compte dans l'étape contre la montre du Giro où, sur les 65 kilomètres d'Erba-Côme, je n'ai pu lui prendre que 15 secondes. A peine 200 mètres. Oui, j'en suis persuadé,

(Lire la suite page 28.)

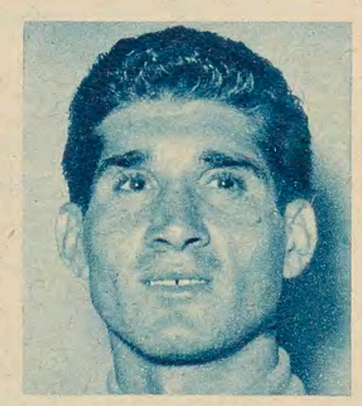
Fausto COPPI (32 ans)


F. MAGNI (31 ans)

Mario BARONI

Guilio BRESCI

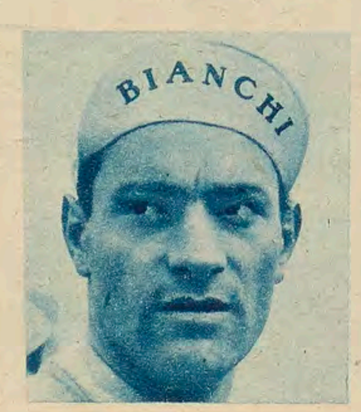
A. CARREA (28 a.)


G. CORRIERI (32 a.)

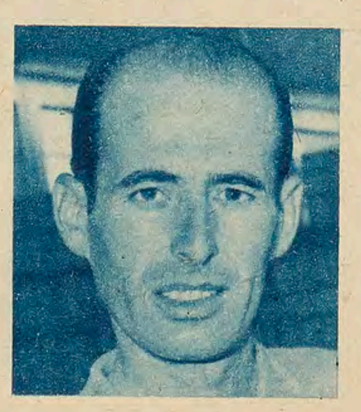
F. CRIPPA

F. FRANCHI (29 a.)

Alfredo MARTINI



E. MILANO (27 ans)


L. PEZZI (32 ans)

SIX FOIS COMME COUREUR, CINQ COMME SUIVEUR

MARCEL BIDOT, SUCCESSEUR DE SON FRÈRE JEAN A FAIT CONFIANCE A CES 12 HOMMES POUR SON 12e TOUR

Un Bidot chasse l'autre, et Marcel, l'aîné, a succédé à Jean, le cadet, au poste de directeur technique de l'équipe tricolore du Tour. Jean a bifurqué vers une voie commerciale et sa position nouvelle est incompatible avec la fonction qu'il assuma, deux années consécutives, à la satisfaction de tous.

Né le 31 *décembre* 1902, *Marcel Bidot a disputé six fois le Tour, de* 1926 *à* 1932.

Il l'a suivi cinq fois.

Directeur technique Nord-Est 1947; *Nord-Est-Ile-de-France* 1948; *Centre-Sud-Ouest* 1949; *chauffeur de Jean Bidot en* 1950 *et* 1951.

Marcel, bien malgré lui, s'est débarrassé de la livrée de chauffeur qu'il portait depuis 1950 au service de son frère, sur la jeep de l'équipe de France, mais ses nouveaux galons ne l'ont point grisé. Les responsabilités ne lui font pas peur. Son calme, sa modestie, son travail patient, son sens de la course, son esprit tactique, sa rapidité de décision lui permettront de surmonter les difficultés qui surgiront au hasard de la route.

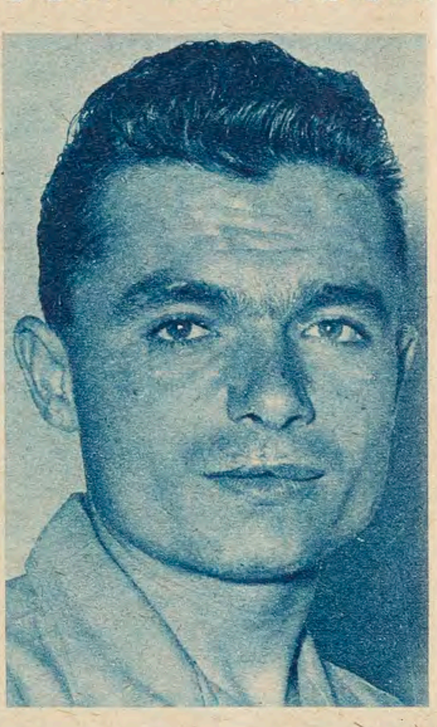
Marcel Bidot connaît bien le Tour de France. Il l'a disputé six fois, de 1926 à 1932, et, depuis 1947, il l'a suivi cinq fois, dont trois comme directeur technique d'équipes régionales : Nord-Est, Nord-Est-Ile-de-France, Centre-Sud-Ouest.

L'ancien champion de France connaît, aussi, parfaitement les qualités, les faiblesses, les tempéraments des douze hommes qu'il est appelé à diriger du 26 juin au 19 juillet.

Pondéré, conciliant, Marcel Bidot n'hésitera pas, le cas échéant, à frapper du poing sur la table pour que l'ordre et l'entente règnent, imitant en cela Jean, qui dut, poussé à bout qu'il était, l'an dernier, à Brive, avoir recours à ce procédé radical.

Nous pouvons accorder notre entière confiance à Marcel. L'équipe de France 1952 est entre les mains d'un homme compétent. dont la droiture est exemplaire.

Robert Bonnaventure, homme de courses par étapes, est un fidèle équipier qui sait bien se sacrifier.



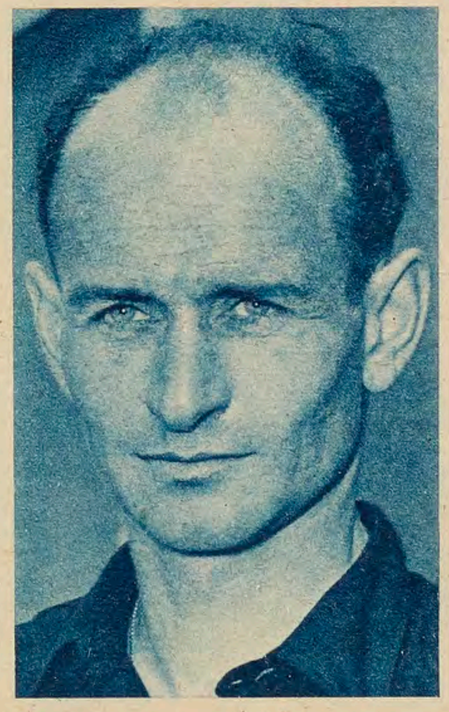
Dotto est, à tort, considéré comme un grimpeur pur. Il est un champion complet. C'est l'élément nouveau.

Volontaire, énergique, rouspéteur et, parfois, souriant, Jean Robic possède une personnalité. En très grande forme cette saison, il a reçu l'intronisation « tricolore » et en sera digne.

Débonnaire et calme, l'athlétique L. Teisseire pousse le dévouement très loin. C'est le modèle des équipiers.

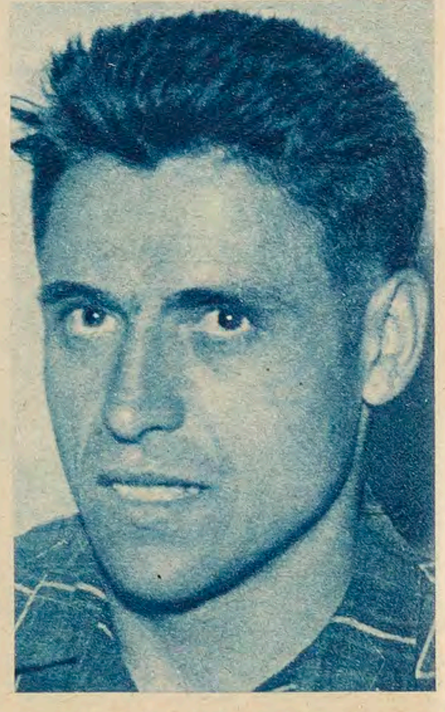
Raoul Rémy, à la verve toute méridionale, est un camarade précieux. Bon rouleur, c'est le convoyeur idéal.

B. Gauthier, l'attaquant infatigable, allie l'énergie à la classe pure. Sera une « locomotive » très appréciée.



M. Quentin est un homme pour qui la chance n'est pas venue tôt. Routier complet, il méritait la sélection.

E. Muller est le bon chien de garde qui exécute fidèlement les consignes. Remarquable et puissant rouleur.



A. Rolland, deuxième élément neuf de l'équipe, est un coureur pétri de qualités, qui inspire la confiance.

VEUR

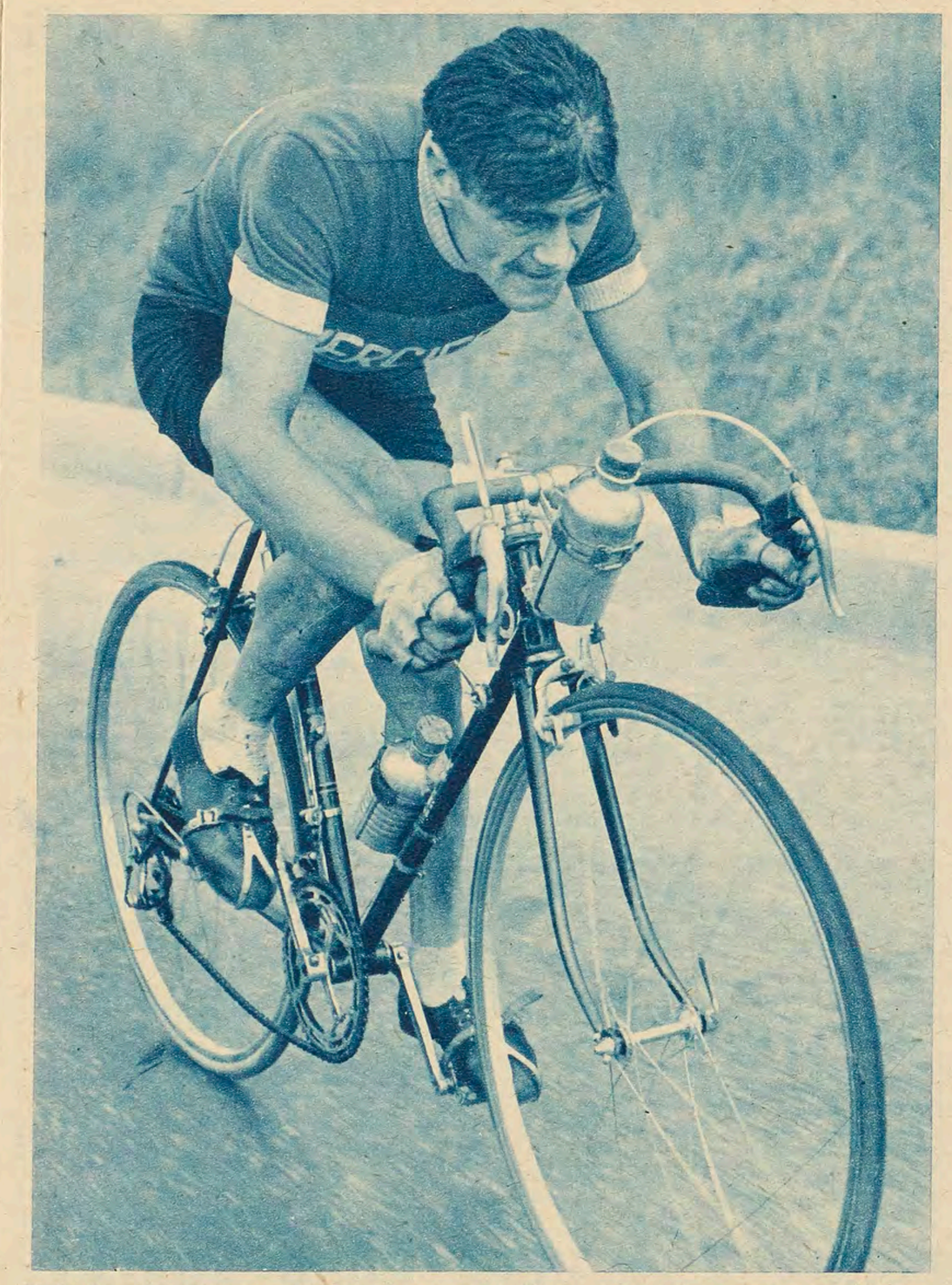
JEAN

TOUR

éré comme
n champion
nouveau.

nfatigable,
pure. Sera
appréciée.

ent neuf
pétri de
onfiance.



Nello Lauredi, puissant, volontaire et calme, est le type parfait du coureur du Tour. Les compétences se plaisent à lui reconnaître l'étoffe d'un futur vainqueur. Sa grande classe et ses qualités physiques, alliées à une santé florissante, lui autorisent tous les espoirs.

Le nonchalant Lucien Lazaridès cache, sous une certaine timidité, une âme forte et bien trempée. Venu tardivement en condition, il s'est réservé pour le Tour qu'il abordera, cette année, avec une ambition accrue du fait de la place de troisième qu'il s'adjugea en 1951.

PARCE QU'IL N'A PAS PRODUIT DE GROS EFFORTS CETTE SAISON :

Je crois plus que jamais à la chance de Lucien Lazaridès dans le tour "52"

par Jean BIDOT

EX-DIRECTEUR TECHNIQUE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE DU TOUR

CHAQUE année, la sélection pour le Tour de France soulève bien des difficultés et suscite bien des critiques.

Un coureur comme Lucien Lazaridès est, à nos yeux, l'illustration la plus complète de ce genre de « bienveillantes » attentions.

On n'ignore pas que sa nomination chez les tricolores, en 1951, avait soulevé un tollé. J'en étais seul responsable et, comme le bateau dans la tempête, j'ai essuyé quelques bons coups de tabac. Grâce à ses performances, l'orage s'est calmé et le soleil a lui. Et cela m'a valu de connaître une de mes plus grandes satisfactions de directeur technique.

Cette année, si les critiques sont moins acerbes, on sent le doute rôder dans l'ombre et l'on se plaît à prévoir une catastrophe. Peu de gens, je le sais, croient encore en Lucien !

Voici ce que je pense de son comportement dans la « Grande Boucle » :

J'ai suivi cette saison les résultats de l'aîné des Lazaridès. Ils ne justifiaient pas son rang de troisième du Tour 1951, ni sa renommée, je veux l'admettre. Sa saison ne fut marquée par aucun exploit. En somme, tout ce qu'il entreprenait ne parlait pas en sa faveur, et on a statué de façon définitive sur son cas. Un peu trop vite peut-être.

Ne voulant pas être plus royaliste que le roi, je conviens que ce n'était pas tellement blâmable.

Mais je connais bien Lucien et c'est peut-être un privilège : j'ai eu confiance en lui.

Je ne l'ai pas entièrement sous ma coupe, comme il l'aurait été si j'avais été une fois encore directeur technique de l'équipe de France, mais quelques contacts ont suffi à me rassurer définitivement.

Lors du « Dauphiné », je l'ai vu souvent. Je lui ai parlé. Il m'a tranquillisé !

La nonchalance naturelle de Lucien a augmenté le doute que certains éprouvaient à son égard.

Désormais conscient de ses possibilités, Lucien ne pense et n'a songé jusqu'ici qu'au Tour, et tout effort, toute concentration d'esprit lui paraissaient inutiles. Il ne s'est donc pas dépensé, a pratiqué un rodage très lent et a voulu arriver au départ du Tour avec un potentiel nerveux intact et en possession de toutes ses forces. Ce garçon est frais, peut-être le plus frais de tous, et cette réserve physique et morale qu'il a su conserver, il l'employera efficacement.

A mon avis, il faut s'attendre à une très grande performance de Lucien. Le parcours accidenté entre dans ses cordes, il le sait. Et dans la première partie du Tour, il ne refusera pas la lutte et y prendra part, à l'étonnement de beaucoup, car c'est à Brest qu'il « retroussera ses manches » pour la première fois de l'année. Son classement de l'an dernier est pour lui un stimulant. Il connaît ses responsabilités et ses devoirs envers certains et envers lui-même.

Lucien n'ignore pas aussi que la gloire et la popularité sont fragiles, que la parfaite condition chez un athlète est un bien précieux, mais qui nécessite beaucoup d'attention et de sérieux. Il a frôlé l'oubli et la relégation en 1949. Intelligent, il a analysé tout cela, et son Tour 1952 prouvera que j'ai su le bien comprendre.

Je lui souhaite sincèrement de réussir.

LES FRANÇAIS HENRI CORNET (20 ANS) ET OCTAVE LAPIZE (21 ANS) ONT ÉTE LES PLUS JEUNES VAINQUEURS DU "TOUR"

Henri Pélissier (1923)

O. Bottecchia (1924-25)

N. Frantz (1927-28)

A. Leducq (1930-32)

A. Magne (1931-34)

G. Speicher (1933)

L'âge des vainqueurs

1903	Garin (Fr.)	32	ans
1904	Cornet (Fr.)	20	»
1905	Trousselier (Fr.)	24	»
1906	Pothier (Fr.)	27	»
1907	Petit-Breton (Fr.)	24	»
1908	Petit-Breton (Fr.)	25	»
1909	Faber (Lux.)	22	»
1910	Lapize (Fr.)	21	»
1911	Garrigou (Fr.)	28	»
1912	Defraye (B.)	24	»
1913	Thys (B.)	23	»
1914	Thys (B.)	24	»
1919	Lambot (B.)	32	»
1920	Thys (B.)	30	»
1921	Scieur (B.)	34	»
1922	Lambot (B.)	35	»
1923	Pélissier H. (Fr.)	33	»
1924	Bottecchia (It.)	30	»
1925	Bottecchia (It.)	31	»
1926	Buysse (B.)	33	»
1927	Frantz (Lux.)	28	»
1928	Frantz (Lux.)	29	»
1929	Dewaele (B.)	33	»
1930	Leducq (Fr.)	26	»
1931	Magne (Fr.)	27	»
1932	Leducq (Fr.)	28	»
1933	Speicher (Fr.)	26	»
1934	Magne (Fr.)	30	»
1935	Maes R. (B.)	22	»
1936	Maes S. (B.)	27	»
1937	Lapébie R. (Fr.)	26	»
1938	Bartali (It.)	24	»
1939	Maes S. (B.)	30	»
1947	Robic (Fr.)	26	»
1948	Bartali (It.)	34	»
1949	Coppi (It.)	30	»
1950	Kubler (S.)	31	»
1951	Koblet (S.)	26	»

SI l'on consulte la longue liste des vainqueurs du Tour de France, on s'aperçoit que deux coureurs français en furent les plus jeunes : Henri Cornet (20 ans en 1904), après, précisons-le, déclassement des quatre premiers pour fraudes, et Octave Lapize (21 ans en 1910).

Malgré cette constatation, une question se pose : quel est l'âge idéal pour remporter le Tour ?

La réponse est quelque peu embarrassante et encore faut-il tenir compte que, depuis sa création, l'épreuve a traversé deux guerres et que les restrictions alimentaires qu'elles ont engendrées ont certainement moins troublé l'organisme des hommes accomplis.

C'est si vrai que, de 1919 à 1926, des champions de 30 ans, et plus, ont triomphé et que, entre 1947 et 1951, Bartali, Coppi et Kubler avaient dépassé la trentaine.

La Faculté elle-même s'est livrée à des études et déconseillé aux athlètes de moins de 23 ans de participer au Tour.

Trente-huit noms figurent au palmarès de la plus grande épreuve sportive du monde. La moyenne d'âge des vainqueurs ressort à 27,76. Nous pourrions donc, en nous basant sur des faits, affirmer que c'est là un âge idéal.

Cependant, nous penchons pour 26 ans. Cinq vedettes avaient cet âge en pénétrant, vêtues de jaune, sur le ciment du Parc des Princes : André Leducq (1930), Georges Speicher (1933), Roger Lapébie (1937), Jean Robic (1947) et Hugo Koblet (1951). Notons que tous cinq avaient déjà participé à de grandes courses à étapes et y avaient acquis l'expérience, la résistance physique, indispensables.

Le bilan dressé prouve que 18 vainqueurs avaient entre 25 et 30 ans contre 10 entre 20 et 24 ans et 10 au-dessus de 30.

De 20 à 21 ans : 2 ; de 22 à 24 ans : 8 ; de 25 à 27 ans : 9 ; de 28 à 30 ans : 9 ; de 31 à 35 ans : 10.

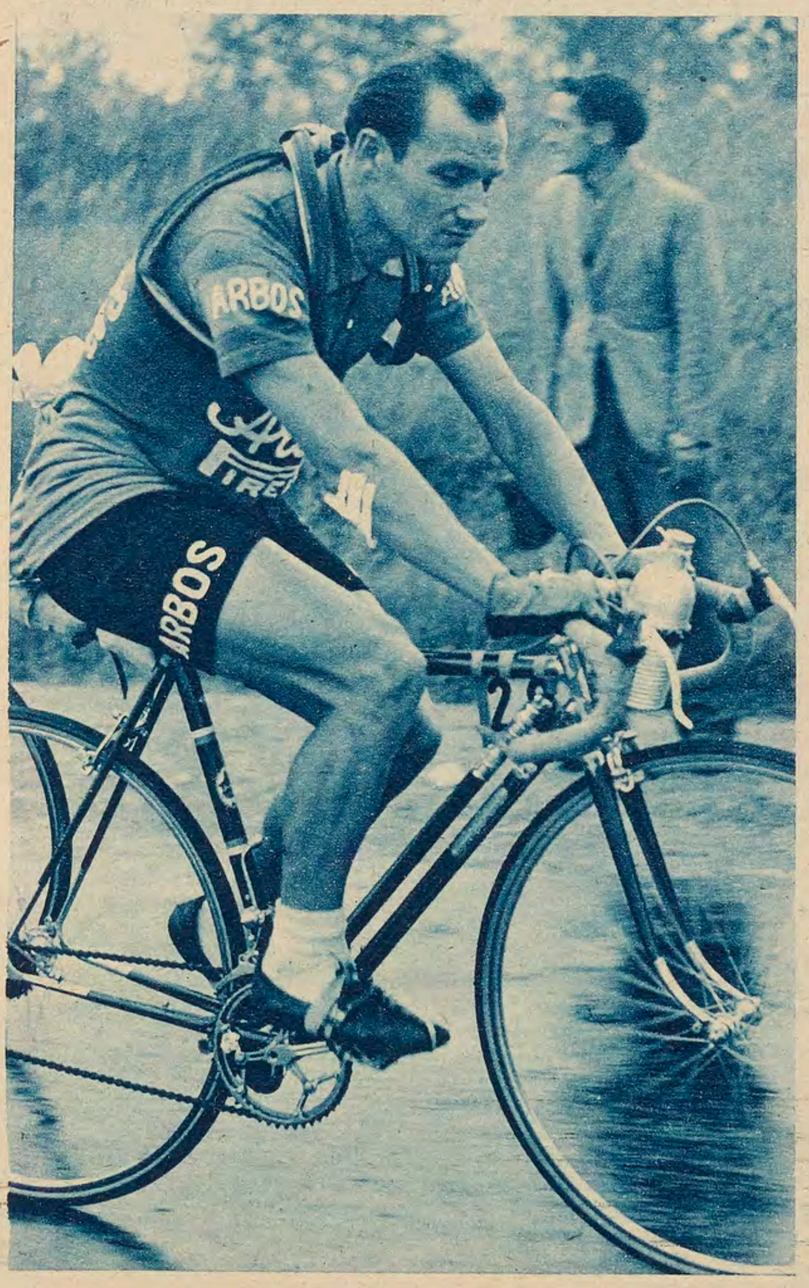
Pour terminer, signalons que le Belge Firmin Lambot (35 ans en 1922) reste le doyen des gagnants du Tour de France.

Henri Cornet (1904)

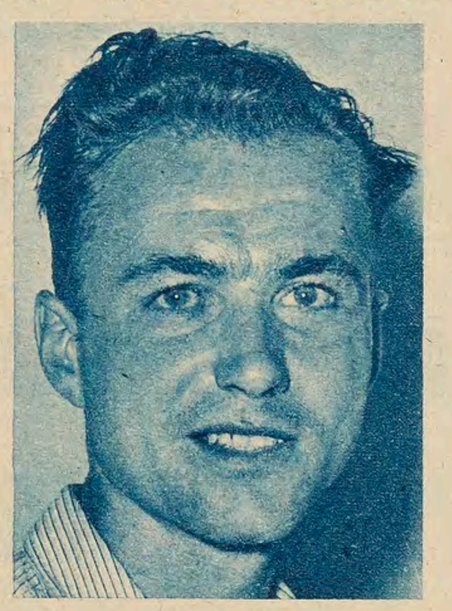
Octave Lapize (1910)

26 ANS SEMBLE BIEN L'AGE IDÉAL POUR S'OCTROYER LE MAILLOT JAUNE

CES SEPT SUISSES AURONT LA MISSION D'ÉPAULER HUGO KOBLET

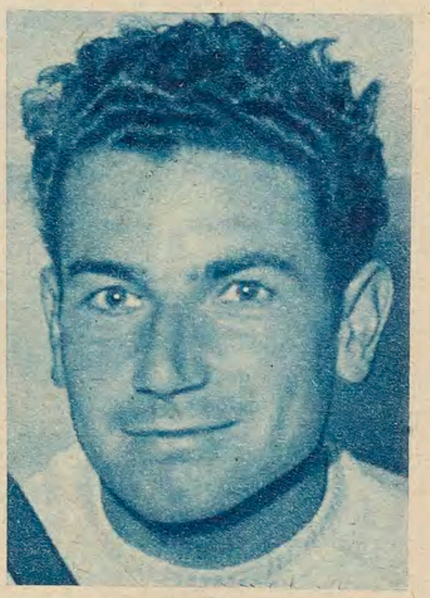


Fritz SCHAER (26 ans)



Marcel HUBER (24 ans)

Jean BRUN (26 ans)



METZGER (26 ans)

G. WEILENMANN (31 ans)

Léo WEILENMANN (30 ans)

Walter REISER (28 ans)

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

NEUVIEME ETAPE
(238 km.)

MULHOUSE - LAUSANNE

Jeudi 3 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Café Moll, place de la République. Signature et ravitaillement de 8 h. 40 à 9 h. 20. Départ en groupe à 9 h. 25 par : av. Clemenceau, porte du Miroir, rue Jacques-Preiss, rue de Golfingue, av. de Lutterbach, rue du Tunnel, rue de Brunstatt, rue de Belfort (R. N. 466), carrefour de la Croix-Bleue (arrivée à 9 h. 40). Appel à 9 h. 45 ; départ à 10 heures.
L'itinéraire et les horaires probables (34,1 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		HAUT-RHIN		
240	0	**MULHOUSE** (carrefour Croix-Bleue)	10 00	10 00
	6	Heimsbrunn	10 12	10 15
	13	Aspach-le-Pont	10 25	10 40
	18	Soppe-le-Bas	10 34	10 49
		TERRIT. DE BELFORT		
	33	Roppe	11 01	11 16
358	40	Belfort (C. V.)	11 14	11 29
	50	Chatenois	11 33	11 48
		DOUBS		
	53	Nommay	11 38	11 58
318	55	Sochaux	11 42	12 02
	59	Audincourt	11 49	12 09
	62	Valentigney	11 54	12 14
	64	Beaulieu (C. V.)	11 58	12 18
	70	Mathay	12 08	12 28
351	76	Pont-de-Roide	12 19	12 39
	81	Noirefontaine	12 28	12 48
380	86	Maint-Hippolyte (C. V.)	12 41	13 06
775	100	Maiche	13 05	13 30
903	108	Les Fontenelles	13 20	13 45
875	112	Le Russey	13 26	13 51
	120	La Chenalotte	13 39	14 04
772	129	Morteau (C. R.)	13 53	14 18
	137	Colombière	14 06	14 36
	144	La Longeville	14 18	14 48
837	160	Pontarlier (C. V.)	14 46	15 16
1020	179	Jougne	15 20	15 50
	183	Frontière franco-suisse	15 26	15 56
		SUISSE		
	186	Vallorbe	15 31	16 06
1010	194	Le Pont	15 47	16 22
1185	199	Col de Mollendruz	15 57	16 32
	220	Cossonay	16 29	17 09
	230	Cheseaux	16 45	17 25
485	238	**LAUSANNE**	16 58	17 40

Arrivée sur la piste en cendrée du stade de la Pontaise, où les coureurs auront à couvrir la distance (232 m.) plus un tour (387 m.). Les temps sont pris à l'entrée du stade.
C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

ONZIEME ETAPE
(182 km.)

LE BOURG-D'OISANS - SESTRIÈRE

Dimanche 6 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Hôtel de Milan, avenue du Général-de-Gaulle. Signature et ravitaillement de 9 h. 30 à 10 h. 10. Appel à 10 h. 15. Départ à 10 h. 30.
L'itinéraire et les horaires probables (30 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		ISÈRE		
719	0	**LE BOURG-D'OISANS**	10 30	10 30
715	7	Rochetaillée	10 44	10 45
1280	20	Le Rivier	11 16	11 31
		SAVOIE		
1951	34	Carr. sud du col du Glandon	11 51	12 11
2087	37	Col de la Croix-de-Fer	11 59	12 19
	44	Saint-Sorlin-d'Arc	12 09	12 29
565	67	Saint-Jean-de-Maurienne (C. V.)	12 44	13 09
712	81	Saint - Michel - de - Maurienne (C. V.)	13 12	13 42
1621	92	Col du Télégraphe	13 40	14 15
1430	98	Valloire	13 52	14 27
2558	115	Col du Galibier	14 37	15 17
		HAUTES-ALPES		
2058	122	Col du Lautaret (C. R.)	14 46	15 26
1470	135	Le Monetier-les-Bains	15 02	15 42
	143	Chantemerle	15 13	15 53
	145	Saint-Chaffrey	15 16	15 56
1321	150	Briançon (C. V.)	15 24	16 09
1854	162	Col du Mont-Genèvre	15 53	16 43
		ITALIE		
1344	171	Cesana-Torinese	16 06	16 56
2030	182	**SESTRIÈRE**	16 32	17 28

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.
L'arrivée se fera sur une plate-forme de 80 mètres de long, après une dernière montée de 4 kilomètres à une moyenne de 6,6 pour cent.

DIXIEME ETAPE
(266 km.)

LAUSANNE - ALPE-D'HUEZ

Vendredi 4 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Café de Sebeillon, rue de Genève. Signature et ravitaillement de 7 h. 15 à 7 h. 55. Appel à 8 heures et départ en groupe à 8 h. 10 par : rue et route de Genève. Départ lancé à 8 h. 15 devant la Halle aux Cuirs.
L'itinéraire et les horaires probables (32,2 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		SUISSE		
485	0	**LAUSANNE**	8 15	8 15
378	8	Norges	8 29	8 30
	16	Allaman	8 47	8 50
410	35	Nyon	9 18	9 25
	44	Coppet	9 34	9 45
375	58	Genève (C. V.)	10 00	10 15
	66	Perly (Douane suisse)	10 15	10 30
		HAUTE-SAVOIE		
	73	Le Châble	10 28	10 43
	87	Pont-de-la-Caille	10 53	11 08
	97	Pringy	11 11	11 31
448	101	Annecy	11 18	11 38
	115	Alby	11 43	12 03
	120	Saint-Félix	11 52	12 12
		SAVOIE		
	123	Albens	11 57	12 17
	134	Aix-les-Bains (C. V.)	12 15	12 40
272	147	Chambéry	12 39	13 04
	153	Challes-les-Eaux	12 50	13 15
	157	Carrefour N. 6-N. 90	12 57	13 22
	161	Montmelian (carr. N. 6-N. 523)	13 04	13 34
		ISÈRE		
	170	Pontcharra	13 21	13 51
	184	Tencin	13 46	14 16
	194	Lancey (C. R.)	14 04	14 34
220	199	Domène	14 12	14 47
	210	Uriage (C. V.)	14 32	15 07
272	219	Vizille	14 48	15 23
	244	Rochetaillée	13 33	16 13
719	251	Le Bourg-d'Oisans	15 45	16 25
	261	Huez	16 14	17 04
1800	266	**ALPE-D'HUEZ**	16 30	17 20

Après 1 kilomètre de plat à la sortie de Bourg-d'Oisans, on attaque la côte en lacets de 14 kilomètres, d'un pourcentage moyen de 7,8 %, avec de nombreux passages à 11 %. La plate-forme finale, sur laquelle sera jugée l'arrivée, mesure 80 mètres de longueur.
C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

DOUZIEME ETAPE
(251 km.)

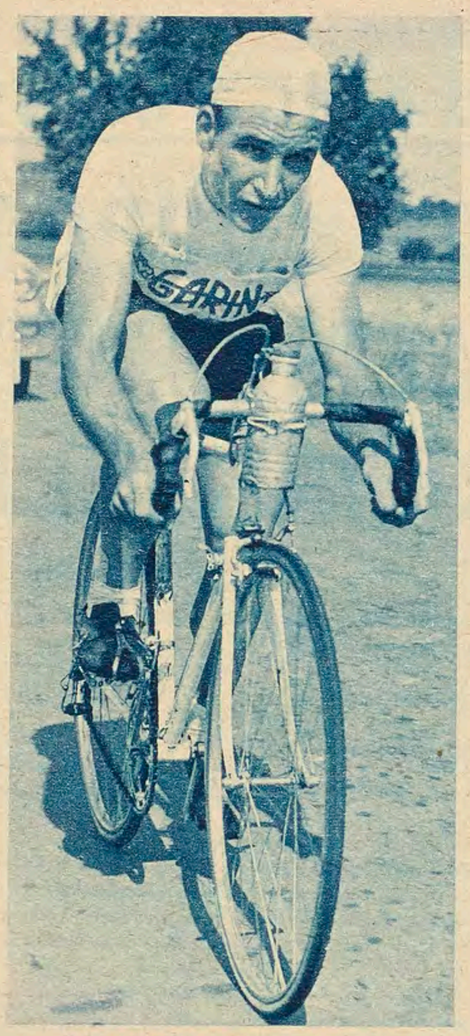
SESTRIÈRE - PRINCTÉ DE MONACO

Lundi 7 juillet 1952

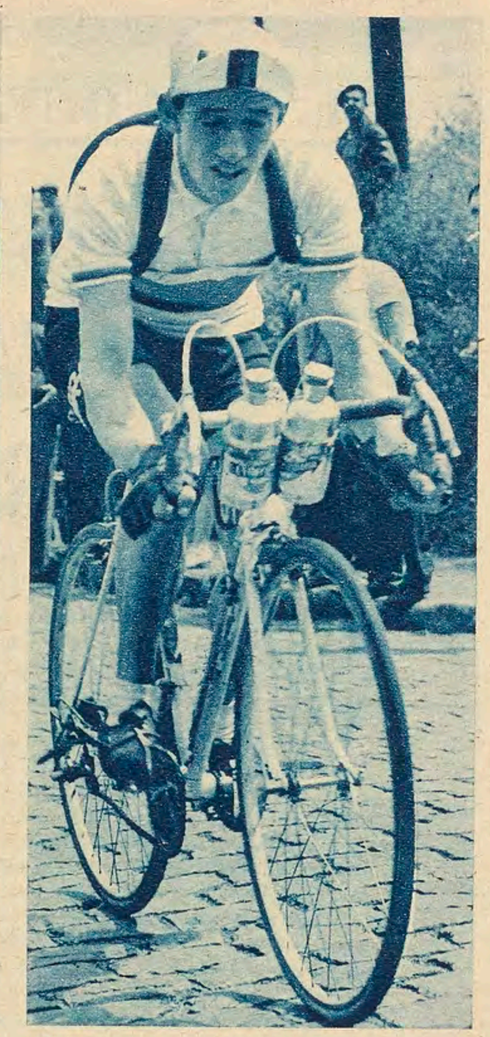
CONTROLE DE DEPART. — Place Saint-Edorado, devant les salons du Téléférique. Signature et ravitaillement de 7 h. 45 à 8 h. 25. Appel à 8 h. 30. Départ à 8 h. 45.
L'itinéraire et les horaires probables (32,1 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		ITALIE		
2030	0	**SESTRIÈRE**	8 45	8 45
1524	11	Dragelato	9 03	9 10
1154	22	Fenestrelle	9 21	9 28
814	38	Perosa-Argentina	9 47	10 00
376	55	Pinerolo (C. V.)	10 16	10 31
300	67	Cavour	10 38	10 53
395	86	Saluzzo	11 12	11 29
476	95	Costiglioles	11 29	11 49
500	101	Busca	11 40	12 00
587	118	Cuneo (C. R.)	12 12	12 32
795	138	Vernante	12 50	13 15
1010	145	Limone-Piemonte	13 10	13 35
1321	151	Col de Tende	13 29	13 54
		ALPES-MARITIMES		
	156	Vievola	13 37	14 07
	161	Tende	13 44	14 14
686	165	Saint-Dalmas	13 50	14 20
323	180	La Giandola	14 13	14 53
880	189	Col de Brouis	14 34	15 14
349	201	Sospel (C. R.)	14 52	15 32
707	208	Col de Castillon	15 09	15 49
16	223	Menton (C. V.)	15 31	16 21
	232	Monte-Carlo (moy. corn.)	15 49	16 49
	237	Mont. du Cap-d'Ail (D. 37)	15 59	16 59
	242	La Turbie	16 19	17 29
	249	Monte-Carlo	16 29	17 39
	251	**MONACO** (Stade Louis II)	16 33	17 43

Arrivée sur la piste en cendrée du Stade Louis II, où les coureurs auront à couvrir la distance (320 m.) plus un tour (400 m.). Les temps sont pris à l'entrée du stade.
C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.



Wim VAN EST (29 ans)



Wont WAGTMANS (23 ans)

VAN EST ET WAGTMANS, LEADERS HOLLANDAIS

H. FAANHOF (29 ans)

G. WOORTING (30 ans)

VAN BREENEN

ROKX

Si Jan Dekkers a conservé son titre de champion de Hollande des routiers, il n'en est pas moins vrai que, dans le Tour, Kees Pellenaers, directeur technique, aura plus confiance en Wim Van Est, qui l'an dernier dut abandonner à la suite de sa fameuse chute des Pyrénées, alors qu'il était détenteur du maillot jaune, et en Wagtmans, excellent grimpeur.

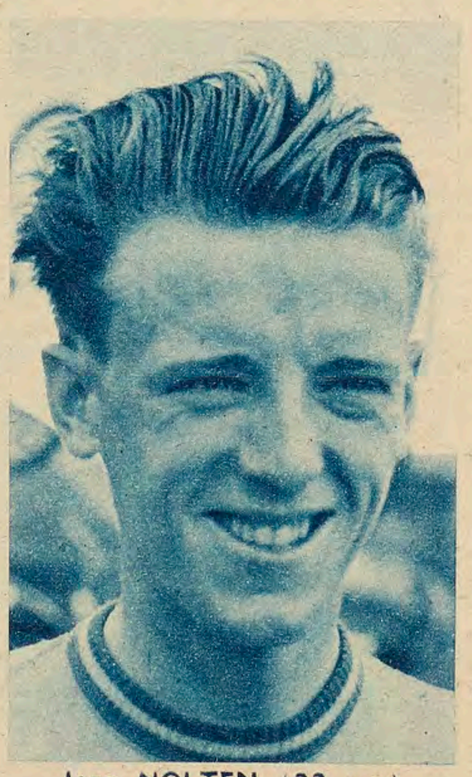
Van Est, à la santé solide, n'est pas seulement l'homme de Bordeaux-Paris; il a remporté le Tour de Hollande et les épreuves par étapes ne sont donc pas pour l'impressionner. Deux craintes cependant à son sujet : il grimpe moyennement et ne sait pas toujours éviter les chutes. En revanche, contre la montre, il peut presque rivaliser avec Coppi et Koblet.

Wagtmans, qui fut l'égal de Jean Robic dans la Polymultipliée, est un parfait grimpeur. Il possède l'expérience du Tour. Aussi pourrait-il s'affirmer rapidement le leader de l'équipe hollandaise, qui comprendra encore un élément attachant : Jan Nolten.

Jan Nolten est passé professionnel il y a quelques jours seulement, pour participer au Tour de France. Dans la « Route de France », ce robuste garçon (1 m. 87 - 75 kg.) s'est avéré aussi brillant grimpeur que bon rouleur. S'il paraît un peu prématuré de l'installer parmi les vedettes de sa formation, Nolten est à coup sûr un homme d'avenir, dont le premier contact avec les « grands » sera suivi avec intérêt.

L'ex-champion du monde amateur Faanhof sera le sprinter de l'équipe. C'est une vieille connaissance, ainsi que Vorting. Rokx et Van Breenen seront, avec Nolten, les deux « bleus » néerlandais. Deux hommes dont on dit grand bien, tant dans leur pays qu'en Belgique, où ils se produisent souvent...

H. DEKKERS (24 ans)



Jean NOLTEN (22 ans)

LE VAINQUEUR DU "GIRO" EST EN GRANDE FORME, MAIS...

FAUSTO COPPI N'EST PAS INUSABLE ! EN L'ATTAQUANT SANS RELACHE NOUS POURRONS LUI FAIRE LACHER PRISE !

PAR

RAPHAEL GÉMINIANI

L'EXPERIENCE ne suffit pas à vous garantir contre le trac. Les plus grands acteurs eux-mêmes connaissent bien cette sensation.

Eh bien ! il me faut l'avouer, j'ai le trac au moment de m'élancer dans le Tour de France. Et pourtant, ce sera la sixième fois et je devrais en avoir l'habitude...

La première fois, c'était en 1947. Je n'avais rien à perdre. Tous mes concitoyens étaient persuadés que le grand « Gem » aurait mieux fait de rester dans son Auvergne, à courir des circuits régionaux. Ils avaient en partie raison. J'ai abandonné.

L'idée de m'aligner dans le Tour m'avait impressionné, mais, comme seule ma réputation de régional était à défendre, je m'étais bien vite fait une raison. Je suis rentré à la maison déçu, mais fermement décidé à bien retenir cette leçon. Je suis revenu dans le Tour, chaque année un peu plus confiant en mes possibilités. Et l'an dernier, en me classant second et premier des Français, j'ai réalisé en partie mon rêve.

Je dis en partie, car ce serait hypocrite de prétendre que mon rêve — comme celui de tous les routiers du monde — n'est pas d'enlever la Grande Boucle.

Nous y voilà !... L'ennui est qu'il ne suffit pas de vouloir arriver en vainqueur au Parc des Princes pour y parvenir.

Ou alors avec des « si »...

...Si l'an dernier Hugo Koblet n'était pas venu, par exemple.

...Si, cette fois, il ne retrouve pas la grande forme, celle qui fit de lui l'imbattable du Tour 51.

...Si Fausto Coppi voyait disparaître comme par enchantement le coup de pédale magique qu'il possédait au Tour d'Italie.

Mais je ne me fais pas d'illusions. Le bel Hugo, qui n'a épaté personne sur les routes d'Italie (sauf dans l'étape contre la montre), sait mener sa barque. Je l'y ai vu peu à son aise parfois, mais si bien appliqué à sa tâche que je n'ai pas de souci en ce qui le concerne. Koblet, même s'il n'est pas aussi brillant que l'an dernier, sera cependant, dès les premiers coups de pédale, un de ceux qu'il faudra surveiller attentivement.

De toutes les qualités, la classe est bien la plus immuable. Celle de Koblet est alliée à la jeunesse et je serais bien surpris qu'elle se soit envolée d'une année sur l'autre.

Pour le battre, il faudra grimper aussi bien que lui et rouler plus fort contre la montre ou en échappée. Pas facile ça !

Il y a peu de chemin entre la forme ascendante et la forme parfaite. Koblet est tout près de cette dernière et je m'apprête à le voir répondre à tous les assauts, dès le premier jour, comme l'an dernier.

Coppi difficile à battre

J'avais un équipier parfait dans le Giro : Fausto Coppi.

J'aurai en lui dans le Tour un adversaire qu'il ne fera pas bon attaquer. J'ai vu de près la façon dont il s'y est pris pour « oublier » tout le monde dans les Dolomites. C'était du grand Coppi. Et je ne vois pas très bien, je l'avoue, comment nous pourrions l'empêcher de s'envoler dans les Alpes, le Ventoux ou les Pyrénées.

Ni pour lui damer le pion contre la montre où il fonce comme s'il avait un petit moteur dans son pédalier !

Pourtant, et je fais preuve d'un bel optimisme en l'affirmant, rien n'est perdu d'avance pour les Français.

Mais à une seule condition : courir « à la Française », dans chaque étape. Chaque bataille importante devra comporter au moins un des leaders possibles de l'équipe de Marcel Bidot !

Les Italiens ne sont pas habitués à ces coups de boutoirs constants qui rendent le Tour si attrayant à suivre. Et le seul moyen de faire lâcher prise à Fausto est bien de le lasser par la multiplicité des attaques. Il faudra saper son énergie en l'obligeant à courir sus, chaque jour, à des hommes dangereux. Il est fort, Fausto, mais pas inusable, et si nous manœuvrons bien les uns et les autres, nous pourrons peut-être atteindre la montagne après lui avoir infligé un sévère handicap.

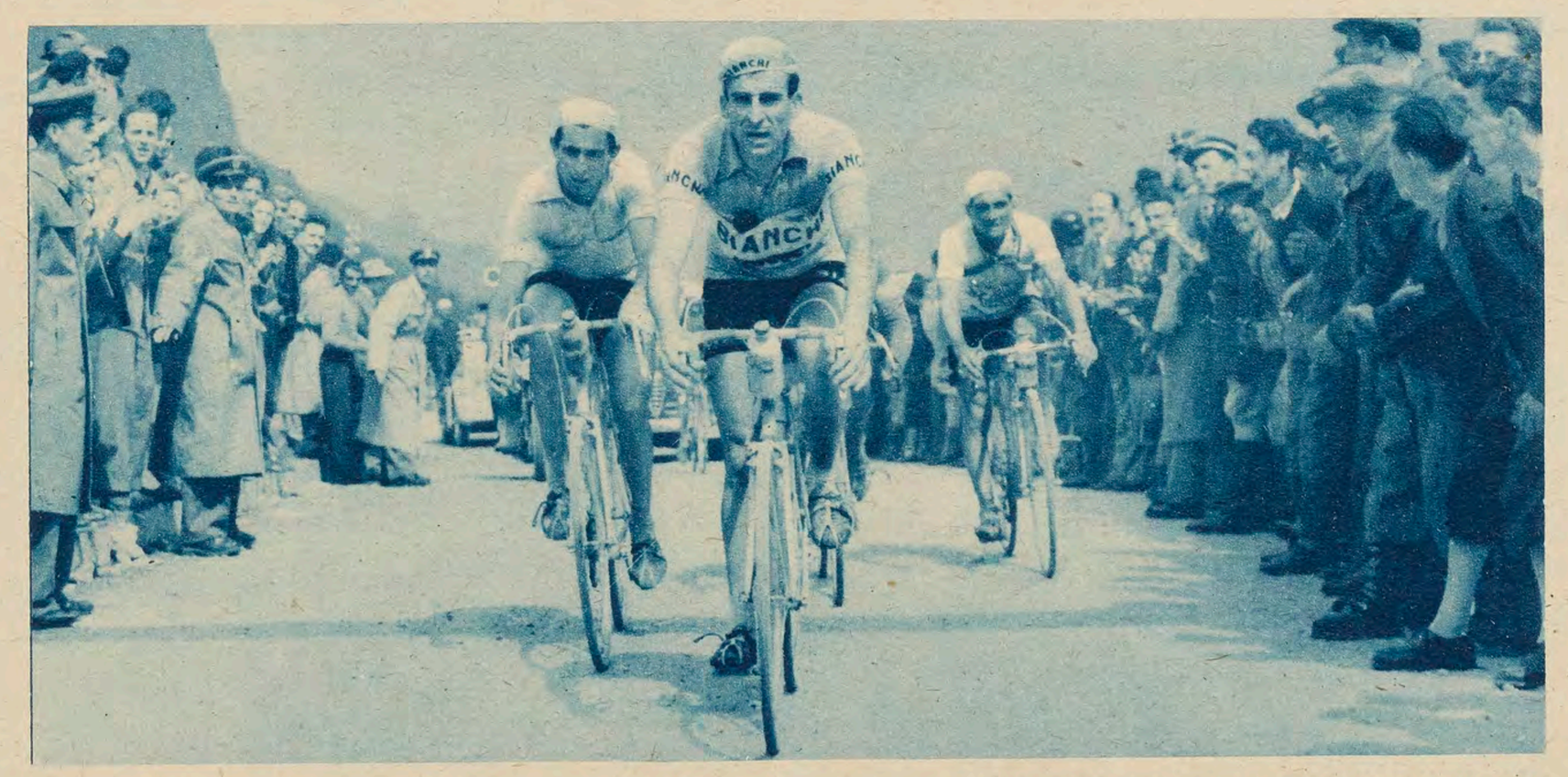
Telle qu'elle est, l'équipe tricolore se présente bien et me plaît. Très sincèrement, je regretterai l'absence de Louison Bobet. Ce n'est pas, à mon avis, parce qu'il subit une petite passe difficile qu'il n'eût pas effectué un beau Tour. Je connais trop son énergie et son désir de briller pour douter de lui. L'important eût été qu'il fût d'emblée « dans le bain ». Il aime les responsabilités et surtout défendre sa réputation. S'il eût endossé le maillot jaune, même au début du Tour, il l'eût défendu avec acharnement. De toutes façons, il eut été extrêmement dangereux et d'un grand secours pour l'équipe de France.

Confiance en Lucien Lazaridès

J'ai encore trop présente en mémoire la tenue de Lucien Lazaridès l'an dernier pour ne pas avoir en lui la plus entière confiance. Certains lui reprochent de ne songer qu'au Tour en négligeant le reste. C'est là son droit le plus strict et l'important est bien, une fois sélectionné, qu'il s'y comporte sans décevoir ceux qui lui ont accordé crédit. Il a le mien. Tout comme Lauredi, Dotto, Rémy et tous les autres. Nous nous entendrons très bien... même avec Jean Robic, qui n'a pas aussi mauvais caractère qu'on veut bien le dire et pour qui j'ai beaucoup d'estime.

Ma place de l'an dernier devrait me conférer le rôle de leader théorique du Tour. Je souhaite mériter ce poste par ma tenue dans la course et non par ce que j'ai pu faire l'an passé.

Mais, si l'un de mes camarades est mieux placé que moi, il m'aura à ses côtés pour l'épauler, sans arrière-pensée, avec dévouement. Ce n'est que de cette manière que nous pourrons espérer venir à bout de Coppi et de Koblet, les deux hommes que j'admire le plus.



Coéquipiers et amis sur les routes italiennes, Fausto Coppi et Raphaël Géminiani seront des rivaux farouches, mais loyaux, dans le Tour de France. Pour les Français, dont le Clermontois est l'un des chefs de file, le campionissimo, qui a retrouvé sa maîtrise, est l'homme à battre.

DANS MON ÉQUIPE NORD-AFRICAINE

Kebaili, bon grimpeur, routier complet, peut surprendre !

par René BERNARD, Directeur technique

Ahmed KEBAILI (28 ans)

UNE fois de plus, l'Afrique du Nord aura la joie d'être représentée dans le Tour de France et, si mes protégés sont sans ambition, du moins auront-ils l'intention, non seulement de terminer, mais encore de bien figurer.

Je suis certain qu'un Kebaili, par exemple, surprendra agréablement.

On connaît mal en France ce garçon enjoué, mais sérieux, qui ne commet que de rares erreurs et possède des dons certains de grimpeur et, ce qui est mieux, de routier complet.

Kebaili voit tout, observe constamment et court avec beaucoup d'intelligence.

Si j'avais une équipe constituée uniquement de routiers de sa classe, la formation nord-africaine en laisserait beaucoup d'autres derrière elle à l'issue du Tour.

Son second, Zaaf Abd-el-Kader, n'a pas volé la popularité dont il bénéficie désormais un peu partout. Lorsqu'il est en forme, Zaaf est capable de belles choses. Ce n'est pas un jeune, mais qu'importe ! Je m'attends à le voir créer des soucis aux meilleurs en déclenchant des échappées inattendues et qui iront loin.

Très bon grimpeur, Marcel Zelasco fera parler de lui en montagne.

Son point faible est l'effort contre la montre, qu'il digère difficilement. Je suis content de l'avoir sous ma coupe, car il est de bon conseil et les jeunes de l'équipe profiteront de son expérience.

J'aurai encore sous mes ordres le plus grand coureur du Tour de France : Vincent Soler, qui se contente d'un cadre de... 65 centimètres.

Van Steenbergen n'est qu'un gamin comparé à lui.

Soler est un bon poursuiteur, capable d'effectuer des retours rapides après crevaison.

J'ai fait par ailleurs une large place aux jeunes.

C'est ainsi que j'ai fait confiance au Marocain Henri Paret, que je considère comme un bon élément. Il a été déniché par l'ex-Tour de France Lachat. Il a fait ses preuves en battant Charroin dans Casablanca-Fez et en enlevant Casablanca-Rabat et retour, détaché. Il est adroit, intelligent. Le Tour lui apprendra beaucoup de choses, qu'il retiendra, j'en suis sûr.

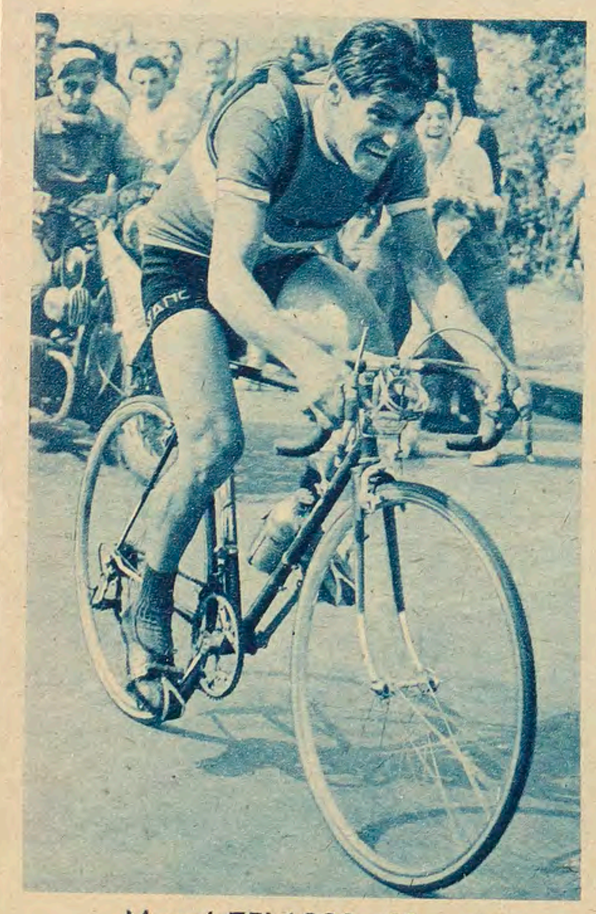
Avec Marcel Fernandez, j'aurai sous la main un pur grimpeur. Il aurait dû enlever le Prix de la Montagne au Circuit des « Six-Provinces ». Il se distinguera dans les parcours difficiles; il sera un très bon équipier.

Mon équipe est complétée par Charreuf, de Tlemcen. Cet indigène est la copie exacte de Kebaili, physiquement et moralement. Il ne rêve que du Tour. Je l'ai sélectionné non pas tant en raison de ses ambitions qu'en fonction de ses résultats. Il a, à plusieurs reprises déjà, battu les meilleurs éléments nord-africains.

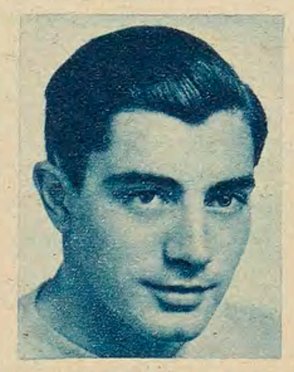
Si jamais l'un des nôtres se distingue, cela fera du bruit sous le ciel d'Afrique.

Sans vouloir prétendre jouer les trouble-fête, il se pourrait qu'un Kebaili, pour ne citer que lui, rentre au pays avec une place enviée, qui servirait magnifiquement la cause du sport cycliste au delà de la Méditerranée.

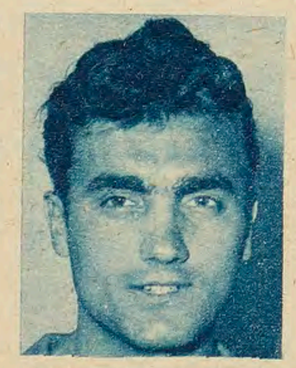
(Recueilli par R. de L.)



Marcel ZELASCO (28 ans)



G. GUERCY (25 ans)

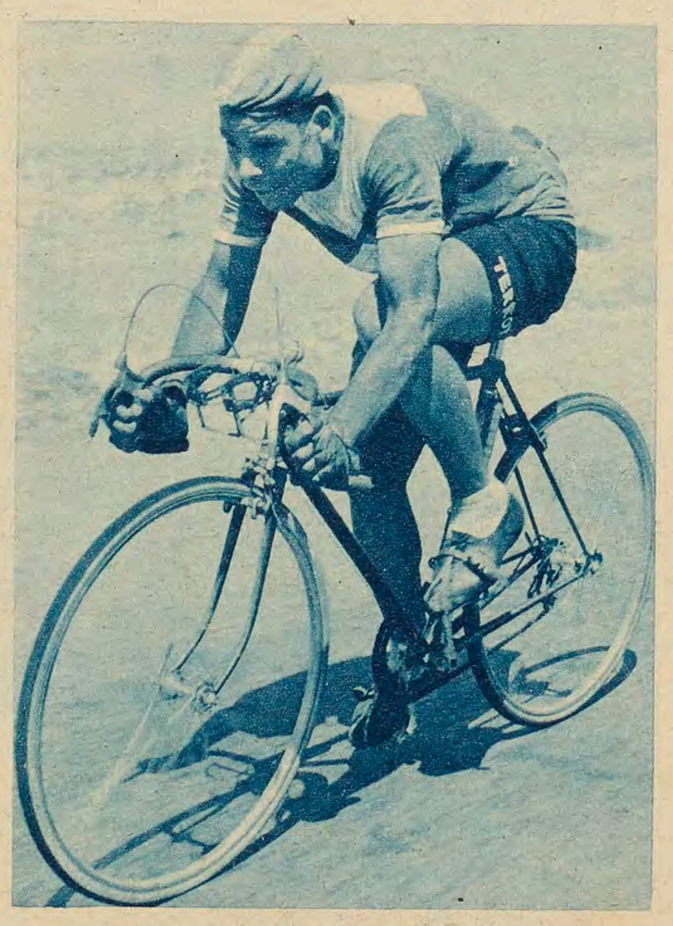


FERNANDEZ (24 a.)

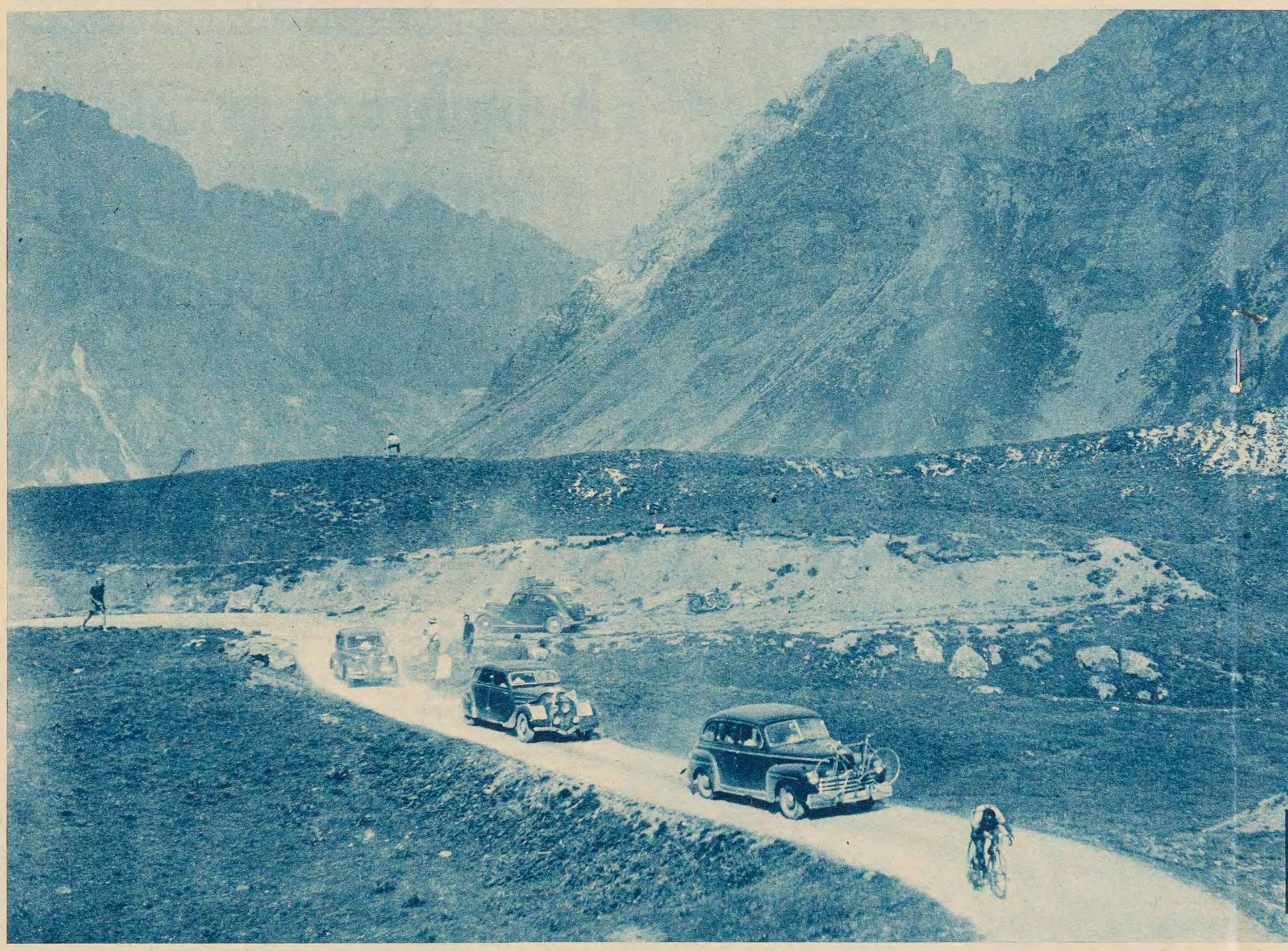
CHAREUF (23 ans)

Henri PARET (23 ans)

Vincent SOLER (23 ans)



Abd-el-Kader ZAAF (35 ans)



Les coureurs sont demeurés quelques instants dans l'obscurité du tunnel retentissant d'appels sonores. A la sortie, la lumière les aveugle; c'est la descente...

De
"le
du
n
es
GA
p
du T

La montagne rugueuse offre ses pentes abruptes à l'homme qui peine, écrasé par la majesté du massif embrumé. Le Galibier, ce géant des Alpes, va être vaincu.

Depuis 1947 "les géants" du TOUR n'ont plus escaladé le GALIBIER par le col du Télégraphe

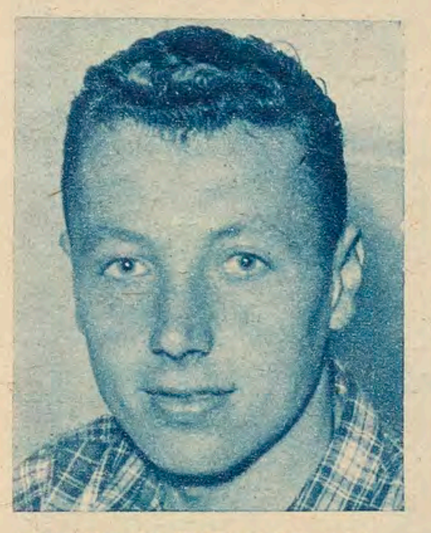
Une foule grouillante, semblable à un peuple de termites, s'est accrochée aux flancs de la montagne pour saisir le dernier effort des champions; 2.556 mètres d'altitude, le sommet est atteint. Les voitures, abandonnées en contre-bas, gisent éparses; on n'a d'yeux que pour ceux qui, après plus d'une heure de lutte, parviennent au faîte du redoutable Galibier, témoin de tant d'effondrements.

Sylvère Maes aura sous ses ordres, cette année, plusieurs jeunes ambitieux, mais ses chefs de file seront très vraisemblablement

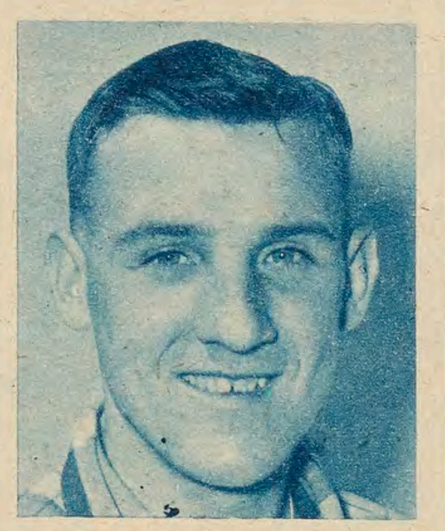
STAN OCKERS ET RIK VAN STEENBERGEN

Henri VAN STEENBERGEN (30 ans)

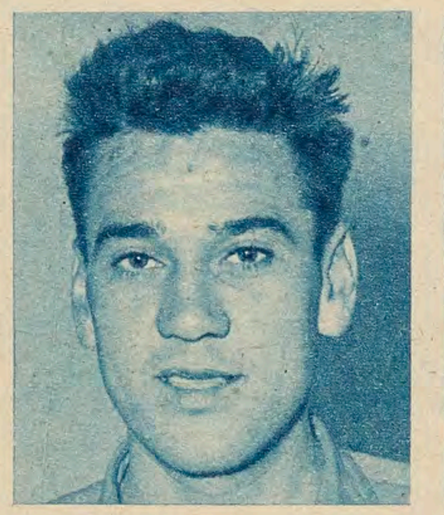
Constant OCKERS (32 ans)



Maurice BLOMME (26 ans)



Roger DECOCK (24 ans)



André ROSSEEL (28 ans)

Aloïs DE HERTOG (25 ans)

Alex CLOSE (26 ans)

H. VAN KERCKHOVEN (26 a.)

Edouard VAN ENDE (25 ans)

A. VAN STEENKISTE (24 ans)

Maurice NEYT (24 ans)

R. VAN DER STOCK (26 ans)

Un jour viendra où les routiers belges retrouveront, dans le Tour, la route du succès!

par René MELLIX

LA Belgique, qui a fourni un contingent sensationnel de routiers du Tour de France, qui a remporté douze victoires, dont sept consécutives, de 1912 à 1922, grâce à Philippe Thys (1913 - 1914 - 1920), Defraye (1912), Lambot (1919 - 1922), Scieur (1921), qui se mit encore à l'honneur avec Lucien Buysse (1926), Maurice Dewaele (1929), Romain Maes (1935) et Sylvère Maes (1936 - 1939), n'a plus imposé sa loi dans la « Grande Boucle » depuis la deuxième victoire de l'actuel directeur technique de son équipe nationale : Sylvère Maes.

On se demande comment un pays où le cyclisme fut et est toujours roi, qui compta dans le Tour, outre les vainqueurs précités, des hommes redoutables : Van Houwaert, Rossius, H. Heusghem, Sellier, F. Vervaecke, Mertens, Demuysère, Rebry, Lemaire, Vissers, Bonduel, Van Rysselberghe, Van Slembrouk, Taverne, Jean Aerts, Hamerlinck, Loncke, Ronsse, Schepers, Louyet, Lowie, Meulenberg, Wierinckx, Marcel Kint, G. Deloor, Vlaemynck, et nous en passons, a pu perdre ainsi sa suprématie.

Le mal, selon certains, vient de la vie trop facile qu'ont eue, et ont encore, les routiers flamands et wallons depuis la guerre.

Les uns et les autres ont préféré les Kermesses faciles, mais rémunératrices, aux épreuves préparatoires au Tour : Critérium du Dauphiné, Six-Provinces, Tour du Sud-Ouest, Tour du Luxembourg, Tour de Belgique et, pour l'année suivante, Tour de l'Ouest.

On peut penser que la L.V. Belge a une part de responsabilité dans cet état de chose. Cependant, les dirigeants elvébistes ont compris le danger et ils ont réglementé les « stratckoers ». Le mal est profond, hélas ! mais guérissable, nous en sommes convaincus. Comment ? Mais avant tout en éduquant les jeunes, en leur barrant le chemin des Kermesses, en les incitant à disputer des épreuves à étapes, en cherchant des contacts fréquents avec les espoirs étrangers.

Nos amis belges sont convaincus que les Adriaenssens, De Keyser, Verhoven et autres Clunewerck, Severeyns, Gybels ont plus appris en quinze jours sur les routes de France qu'au cours de cinquante petites courses en Belgique.

La L.V. Belge doit s'atteler à un long travail de prospection et d'éducation pour présenter dans trois ou quatre ans au départ du Tour de jeunes routiers tout à fait dignes de leurs brillants aînés.

Les sportifs belges, dans le fond, ne jugeront pas notre sévérité excessive. Ne souffrent-ils pas les premiers de manquer d'hommes du Tour ? Et nos confrères belges n'ont-ils pas, avant nous, critiqué les « Kermesses » ?

Si la France possède à l'heure actuelle un grand nombre d'espoirs et de routiers « type Tour de France », elle le doit uniquement au travail de prospection entrepris par les directeurs sportifs de marques, les présidents de clubs et aussi par les organisateurs qui ont permis l'éclosion de nouveaux talents : Vivier, Le Guilly, Ducard, Bergaud, Julienne, Martinez, Bianchi, Léocat, Bernard, Pardoen, Rossinelli, Papazian, Bertaina, Llorca, Rota, pour ne citer que les principaux.

Depuis la guerre, la Belgique a tout de même obtenu deux secondes places : Brick Schotte (1948) et Stan Ockers (1950). Le petit Anversois est certainement de tous les Belges celui qui se rapproche le plus du parfait routier du Tour. Ockers aurait pu triompher dans une période ordinaire. Il a eu, hélas ! la malchance de tomber dans une ère exceptionnelle. Pour battre Gino Bartali, Fausto Coppi, Ferdi Kubler ou Hugo Koblet, il eût fallu — et il faudrait — un « super-campionissimo ». Ockers, beau routier complet, n'est malheureusement pas de cette trempe !

Van Steenbergen, magnifique champion, égal, sinon supérieur à tous ses camarades étrangers dans une classique, ne grimpe pas assez bien pour les inquiéter au classement général.

Quant aux autres, ils feront de leur mieux, certes, mais ils sont si loin des « Grands »...

Un jour viendra où la Belgique renouera avec le succès.

C'est là notre conviction profonde.

Et ce jour-là nous éprouverons une vive satisfaction, car le cyclisme belge a une histoire trop brillante pour être relégué longtemps encore au second plan.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

TREIZIEME ETAPE
(214 km.)
PRTÉ DE MONACO-AIX-EN-PROVENCE
Mardi 8 juillet 1952

CONTROLE DE DEPART. — Quai de Plaisance, devant le Bureau hydrographique international. Signature et ravitaillement de 9 heures à 9 h. 35. Appel à 9 h. 40. Départ en groupe à 9 h. 52, par : quai de Plaisance, rue Grimaldi, montée du Casteleretto, boul. P.-Rainier, boul. du Jardin Exotique, Moyenne Corniche. Départ lancé à 10 heures, à la frontière.

L'itinéraire et les horaires probables (33 km.-h.)

Altitude	Km parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		ALPES-MARITIMES		
	0	**MONACO** (frontière)	10 00	10 00
	19	N. 564 Nice (C. V.)	10 25	10 45
	25	Carrefour N. 202-N. 7	10 46	11 01
	40	Antibes	11 14	11 29
	42	Juan-les-Pins	11 18	11 33
12	51	N. 559 Cannes (C. V.)	11 34	11 54
	59	La Napoule	11 49	12 09
	61	Théoule	11 53	12 13
		VAR		
	76	Anthéor	12 20	12 40
	92	Saint-Raphaël (C. V.)	12 49	13 14
	95	Fréjus	12 55	13 20
	100	N. 7 Puget-sur-Argence	13 04	13 29
56	123	Vidauban	13 46	14 16
270	143	Le Luc (C. R.)	14 04	14 34
286	169	Brignoles (C. V.)	14 49	15 19
318	176	Tourves	15 11	15 46
	201	Carrefour N. 7-N. 8 bis	15 41	16 16
		BOUCHES-DU-RHONE		
		Châteauneuf-le-Rouge	16 08	16 48
177	214	**AIX-EN-PROVENCE**	16 29	17 10

L'arrivée sera jugée sur le cours Saint-Louis, au bout d'une ligne droite de 280 mètres en montée. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

QUINZIEME ETAPE
(255 km.)
AVIGNON-PERPIGNAN
Jeudi 10 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place du Palais-des-Papes, devant le Conservatoire de Musique. Signature et ravitaillement de 7 h. 40 à 8 h. 15. Appel à 8 h. 20. Départ en groupe à 8 h. 33 par : place Puits-des-Bœufs, place Clemenceau, rue de la République, rue Joseph-Vernet, rue Victor-Hugo, porte Saint-Dominique, pont d'Avignon. Départ lancé à 8 h. 40. Après le Pont-de-Pierre, avant la ligne du chemin de fer.

L'itinéraire et les horaires probables (32 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. pas. sages
		VAUCLUSE		
23	0	**AVIGNON**	8 40	8 40
		GARD		
	20	Rémoulins	9 18	9 25
	29	Bezouce	9 34	9 45
	31	Saint-Gervesy	9 38	9 50
39	40	Nîmes (C. V.)	9 55	10 10
	48	Milhaud	10 10	10 25
	58	Les Baraques	10 28	10 43
		HÉRAULT		
	68	Lunel	10 47	11 07
	79	Baillargues	11 08	11 28
27	92	Montpellier (C. V.)	11 33	11 58
	106	N. 108-Mireval	11 59	12 24
2	114	Frontignan (C. R.)	12 14	12 39
	121	Sète	12 28	12 56
	144	Agde (C. V.)	13 14	13 44
66	166	Béziers	13 58	14 28
	177	Nissan	14 20	14 50
		AUDE		
	186	Coursain	14 37	15 12
11	193	Narbonne (C. R.)	14 50	15 25
	201	Prats-de-Cest	15 06	15 41
	214	Sigean	15 28	16 08
	222	Les Cabanes-de-Lapalme	15 42	16 22
	229	Les Cabanes-de-Fitou	15 54	16 34
		PYRÉNÉES-ORIENT.		
	239	Salses (C. V.)	16 10	16 50
	245	Mas de la Garrigue	16 20	17 08
	252	Le Vernet	16 32	17 20
37	255	**PERPIGNAN**	16 37	17 25

Arrivée devant le numéro 76 du boulevard Jean-Bourrat, au bout d'une ligne droite de 300 mètres.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

QUATORZIEME ETAPE
(178 km.)
AIX-EN-PROVENCE - AVIGNON
Mercredi 9 juillet 1952

CONTROLE DE DEPART. — Devant le Casino Municipal, boulevard de la République. Signature et ravitaillement de 10 heures à 10 h. 40. Appel à 10 h. 45. Départ en groupe à 10 h. 58. Départ lancé à 11 heures, à l'entrée de la route d'Avignon, devant la Fonderie Minerve.

L'itinéraire et les horaires probables (32,3 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		BOUCHES-DU-RHONE		
177	0	**AIX-EN-PROVENCE**	11 00	11 00
	8	Lignane	11 13	11 15
190	15	Saint-Cannat	11 25	11 32
204	20	Lambesc	11 34	11 44
	27	Cazan	11 46	12 01
	30	Pont-Royal	11 51	12 06
	33	Malemort	11 56	12 11
		VAUCLUSE		
	38	N. 573-Le Logis Neuf	12 05	12 20
	47	La Canebière	12 21	12 41
75	51	Cavaillon (C. V.)	12 28	12 48
59	61	L'Isle-sur-Sorgue	12 46	13 06
82	72	Pernes-les-Fontaines	13 05	13 25
102	78	Carpentras (C. R.)	13 16	13 36
310	93	Bedoin (C. V.)	13 42	14 07
1912	115	Le Ventoux	14 55	15 35
226	136	Malaucène	15 26	16 11
102	154	Carpentras (C. V.)	15 53	16 38
42	159	Monteux	16 01	16 48
	166	Entraigues	16 12	16 59
	169	Le Logis-Sainte-Anne	16 17	17 04
46	173	Le Pontet	16 23	17 10
23	178	**AVIGNON**	16 30	17 17

Arrivée sur la route aménagée sur les allées de Verdun (ou allées d'Oulle), au bord du Rhône, au bout d'une ligne droite de 350 m.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

SEIZIEME ETAPE
(200 km.)
PERPIGNAN-TOULOUSE
Vendredi 11 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Café de la Paix, place de la Résistance. Signature et ravitaillement de 9 h.30 à 10 h.10. Appel à 10 h. 15. Départ en groupe à 10 h. 25 par : rue Jean-Payra, avenue Maréchal-Joffre, avenue de Rivesaltes. Départ lancé à 10 h. 30.

L'itinéraire et les horaires probables (33,3 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		PYRÉNÉES-ORIENT.		
37	0	**PERPIGNAN**	10 30	10 30
	4	Carr. N. 117-N. 614 (Peyresortes)	10 37	10 40
	11	Cases de Pène	10 50	10 58
147	29	Maury (C. V.)	11 22	11 37
262	37	St-Paul-de-Fenouillet	11 37	11 52
347	48	Caudiès-de-Fenouillèdes	11 57	12 09
		AUDE		
517	56	Col Campérié	12 12	12 32
391	60	Carrefour N. 117-N. 118	12 19	12 39
291	71	Quillan (C. V.)	12 39	12 59
600	76	Col du Portel	12 50	13 10
	80	Nébias	12 57	13 17
483	87	Puivert	13 10	13 35
	91	Villefort	13 17	13 42
372	95	Chalabre	13 24	13 49
	99	Sonnac	13 30	13 55
		ARIÈGE		
	103	Camon	13 37	14 02
	111	La Bastide-de-Roussignac	13 51	14 21
303	115	Mirepoix (C. R.)	13 58	14 28
	118	Besset	14 04	14 34
	122	Coutens	14 12	14 42
278	138	Pamiers (C. V.)	14 40	15 10
	143	Bonnac (Salvaire)	14 49	15 19
235	153	Saverdun	15 07	15 37
		HAUTE-GARONNE		
	163	Bordeneuve	15 25	16 00
186	169	Auterive	15 36	16 11
	180	Le Vernet	15 56	16 31
150	189	Pinsaguel	16 12	16 47
	190	Carrefour N. 20-N. 125	16 14	16 49
146	200	**TOULOUSE** (Stade-Vél.)	16 30	17 05

Arrivée sur la piste du Stade-Vélodrome, où les coureurs, entrant par la ligne opposée, ont la distance plus un tour (466 mètres) à couvrir. Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

QUELQUES ASPECTS DU RÈGLEMENT

Droits et devoirs des coureurs

— Seules, les bicyclettes du type courant seront admises, et à condition qu'elles soient uniquement mues par la force musculaire de ceux qui les montent. Tout procédé nouveau, mécanique ou autre, ne sera admis que s'il peut être mis à la disposition des organisateurs pour tous les coureurs.

En fonction de ce qui précède, chaque coureur est donc autorisé à fournir un vélo et un cadre de rechange. Mais il est spécifié que l'ensemble du Tour de France doit être effectué sur un vélo de route du type normal, et cela aussi bien pour les étapes de montagne que les étapes contre la montre.

— Il est interdit à tout constructeur de cycles, de pneumatiques, de pièces détachées ou d'accessoires, ou ses représentants ou toute personne attachée à la marque et au coureur, de s'immiscer d'une manière quelconque dans le Tour de France et cela à l'étape aussi bien que pendant la course même. Tout manquement au règlement pourra entraîner la mise hors de course du coureur.

— Il est interdit aux coureurs de contracter et de faire jouer pour la durée de l'épreuve des accords publicitaires ou commerciaux tels qu'ils puissent contrarier l'ordre sportif et technique du Tour de France. Ils devront uniquement se préoccuper de défendre leurs chances dans les limites du règlement.

— En aucune circonstance, un coureur ou un groupe de coureurs ne peuvent exercer une pression morale ou se livrer à des voies de fait envers un coureur ou un groupe désireux de déclencher des attaques, des mouvements contre-offensifs ou d'acquérir une prime.

— Si les commissaires peuvent décider qu'il y a des circonstances atténuantes dans le fait d'avoir profité du sillage d'une voiture, en revanche, le fait, pour un coureur, de s'être accroché à une voiture et fait tirer par elle lui vaudra l'exclusion de la course.

— En tout état de cause, aucun ravitaillement ne peut être accepté provenant d'un véhicule en marche. Les coureurs ont le droit que des tiers les aident à réparer. Ils ont également le droit d'emprunter, en cas d'avarie de leur machine, celle d'un cycliste de rencontre à condition que le vélo emprunté soit du type courant. Il est naturellement spécifié que la crevaison n'est pas considérée comme avarie.

— Les coureurs doivent se plier à toutes les disciplines de la course, en particulier prendre leurs repas en commun et loger aux lieux fixés par l'organisateur. Ils ne pourront recevoir de visite, même de parents ou d'amis, qu'avec l'autorisation de leur directeur technique, cette autorisation ne devant être accordée qu'à titre exceptionnel.

— La « poussette » interdite entre coureurs l'est également venant du public.

— Les coureurs devront obligatoirement porter sur eux ou sur leur machine deux boyaux, lesquels doivent être d'un type courant utilisé sur la route.

— Tout coureur abandonnant ne peut, à moins d'accident grave, monter à bord d'une voiture de la caravane et il est spécifié que la camionnette-balai ne peut prendre à bord que des coureurs hors d'état de continuer par leurs propres moyens.

Du directeur technique

— Toutes les fautes relevées à la charge du directeur technique se traduiront par des pénalités infligées par les commissaires aux membres de l'équipe. Les commissaires, en cas de faute grave du directeur technique, pourront prononcer son exclusion de la course. Un remplaçant pourrait être, sur le champ, agréé par le directeur de la course.

Des officiels

— Les quatre commissaires internationaux forment un jury dont les décisions sont prises en totale indépendance, tant à l'égard de leurs pays respectifs que de l'organisation.

Ils pourront, outre les pénalités en amendes et en temps, priver un coureur de tout ou partie des prix et primes gagnées et les verser au classement général.

Sous aucun prétexte, les commissaires n'auront le droit de repêcher un homme arrivé après les délais et non chronométré.

— L'organisation du Tour de France devant utiliser un système de prise de vues cinématographiques pour chaque arrivée, le juge devra réserver son jugement en indiquant « photo » s'il n'a pu se prononcer.

Dispositions communes

— Si par suite d'un grave accident imprévu tel que, par exemple, des clous semés, une chute générale, un pont venant à s'effondrer, voire même à s'ouvrir (pont-tournant), un acte de malhonnêteté favorisant un ou plusieurs coureurs, des formalités administratives ou de douane immobilisant un groupe, un effondrement du sol ou même un cataclysme quelconque, etc., il arrive que les conditions de régularité de la course soient faussées, le directeur de la course, d'accord avec les commissoires, aura le droit de considérer l'étape comme non disputée et d'en annuler les résultats ou bien de faire repartir la course de l'endroit où les difficultés n'existent plus. Il n'aura d'autre obligation que de payer les prix de l'étape annulée, et ce, dans l'ordre des arrivées.

— A titre tout à fait exceptionnel, il n'est pas interdit aux coureurs de se servir de récipients en verre, à l'exception particulièrement des siphons. Toutefois, le jet de ces récipients sur la route, qu'il soit volontaire ou non, est punissable. Il est également interdit aux coureurs de jeter les boyaux, casquettes et accessoires qu'ils doivent porter.

— Les injures des coureurs à l'égard des organisateurs, les écrits ou imprimés calomniateurs ou injurieux ou diffamatoires, les voies de faits auxquels ils pourraient se livrer seront sévèrement sanctionnés.

— Les coureurs devront régler toutes leurs dépenses personnelles à l'étape et en cours de route, l'organisateur ne reconnaissant aucune des dettes qu'ils pourraient contracter.

— Le fait d'être engagé dans l'épreuve implique pour le coureur qu'il a pris connaissance du règlement et qu'il l'accepte en son entier.

L'itinéraire

— Si les coureurs commettent des erreurs de parcours qui les avantagent ou prennent des raccourcis, le directeur de la course et les commissaires apprécieront d'après les circonstances si le gain de terrain ainsi réalisé vaut ou ne vaut pas une pénalité qui pourra aller de 200 francs d'amendes à la mise hors de course.

Les arrivées

— Si les temps sont pris avant l'entrée sur les pistes, c'est pour éviter les erreurs qui pourraient résulter du mélange des coureurs ; les uns ayant fini, mais continuant sur leur lancée, d'autres accomplissant leur dernier tour de piste, tandis que certains font leur entrée.

— En cas d'arrivée en peloton, les commissaires et le juge à l'arrivée, l'ayant fait arrêter à l'entrée, peuvent décider que les places de l'étape seront disputées soit en course par élimination, soit par essais individuels contre la montre.

— A l'arrivée de chaque étape, les coureurs devront se prêter à la cérémonie protocolaire prévue par les organisateurs.

Les classements et les prix

En dehors du classement individuel :

— Il est mis en compétition entre toutes les équipes un challenge international comportant une coupe qui demeurera pendant une année en dépôt entre les mains de la personne la plus qualifiée dans la nation qui l'aura gagnée. Elle deviendra la propriété de la nation l'ayant gagnée trois fois, consécutives ou non.

Le classement de ce challenge sera déterminé par l'addition des trois meilleurs temps réalisés dans chaque étape par chaque équipe, compte tenu des bonifications. L'addition des temps dont les équipes auront été créditées à chaque étape déterminera ainsi le classement général par équipes.

A partir du moment où une équipe quelconque ne totaliserait plus trois hommes, elle ne participerait plus à la compétition pour le challenge international.

Les prix

— L'organisateur fera bloc de toutes les sommes formant le fonds de course sur lequel seront prélevés les prix suivants :

Classement individuel à chaque étape : 100.000, 50.000, 25.000, 16.000, 12.000, 10.000, 8.000, 6.000, etc., soit, pour les 23 étapes : 6.900.000 fr.

Classement général individuel : 1.000.000, 750.000, 500.000, 400.000, 350.000, 300.000, 250.000, 200.000, 150.000, 125.000, 100.000, 80.000, 70.000, 60.000, 50.000, etc., soit 45 prix d'un total de 5.335.000 fr.

Classement d'étape par équipes : première équipe, 100.000 ; à la première équipe régionale (Nord-Africains compris), 50.000, soit, pour 23 étapes, 3.450.000 fr.

Classement général par équipes: 2.000.000 1.200.000, 500.000, 300.000, soit 4.000.000 de francs. En outre, à la première équipe de huit, et quel que soit son classement : 300.000 fr.

TOTAL GENERAL DES PRIX : 19.985.000 francs.

Barème des pénalités

Rétropoussette : première infraction, 250 francs ; dixième, mise hors de course.

Démarrage derrière un véhicule : de 2.000 francs d'amende et 30 secondes jusqu'à mise hors de course.

Abri derrière un véhicule : de 1.000 fr. à mise hors de course.

Poussette dans les cols : de 2.500 fr. et 30 secondes à mise hors de course (septième infraction).

Ravitaillement par moto ou voiture : de 2.500 fr. à mise hors de course (septième infraction).

Collusion entre coureurs appartenant à des équipes différentes : de 2.500 fr. d'amende et 30 secondes à mise hors de course (septième infraction).

Faits d'indiscipline à l'étape : de 2.500 fr. d'amende à mise hors de course (huitième infraction).

Mauvaise tenue en course ou à l'étape : de 500 fr. d'amende à mise hors de course (douzième infraction).

Gêne d'un concurrent à l'arrivée : de 1.000 francs d'amende et 10 secondes à mise hors de course (septième infraction).

Bonifications au sommet des cols

— Première catégorie : 40 secondes au premier, 20 secondes au second.

Meilleur grimpeur : 10 coureurs classés.

— Deuxième catégorie : 20 secondes au premier.

Meilleur grimpeur : 6 coureurs classés.

— Troisième catégorie : pas de bonification.

Meilleur grimpeur : 3 coureurs classés.

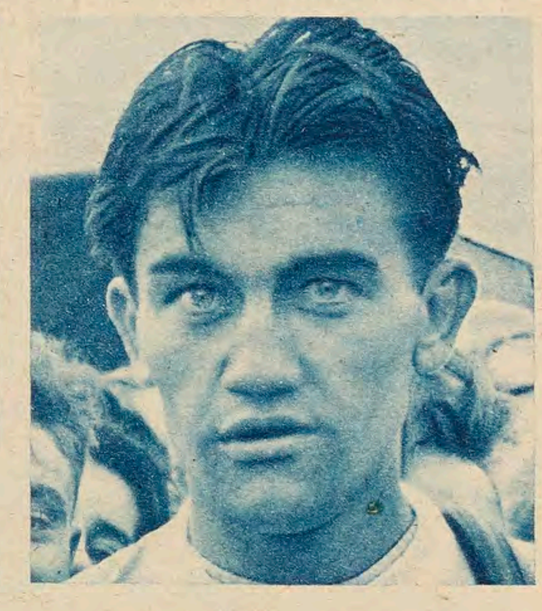
FERNAND MITHOUARD (PARIS)

Louis CAPUT (31 ans)

Gino SCIARDIS (33 ans)

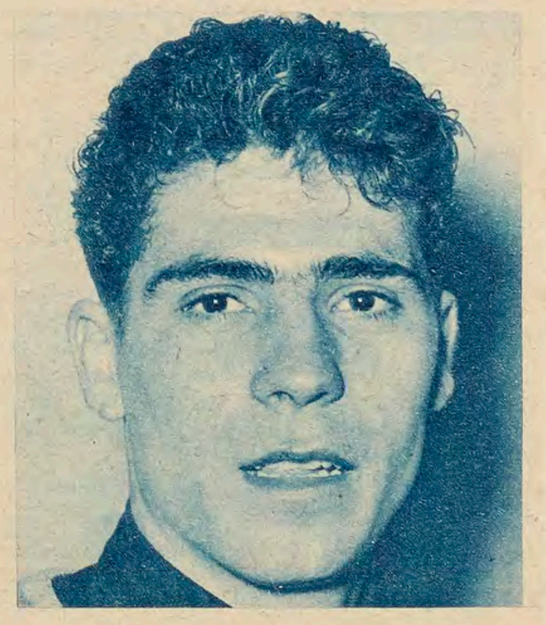
Jean CARLE (27 ans)

Robert CHAPATTE (29 ans)



Pierre GAUDOT (25 ans)

Eugène TELOTTE (24 ans)

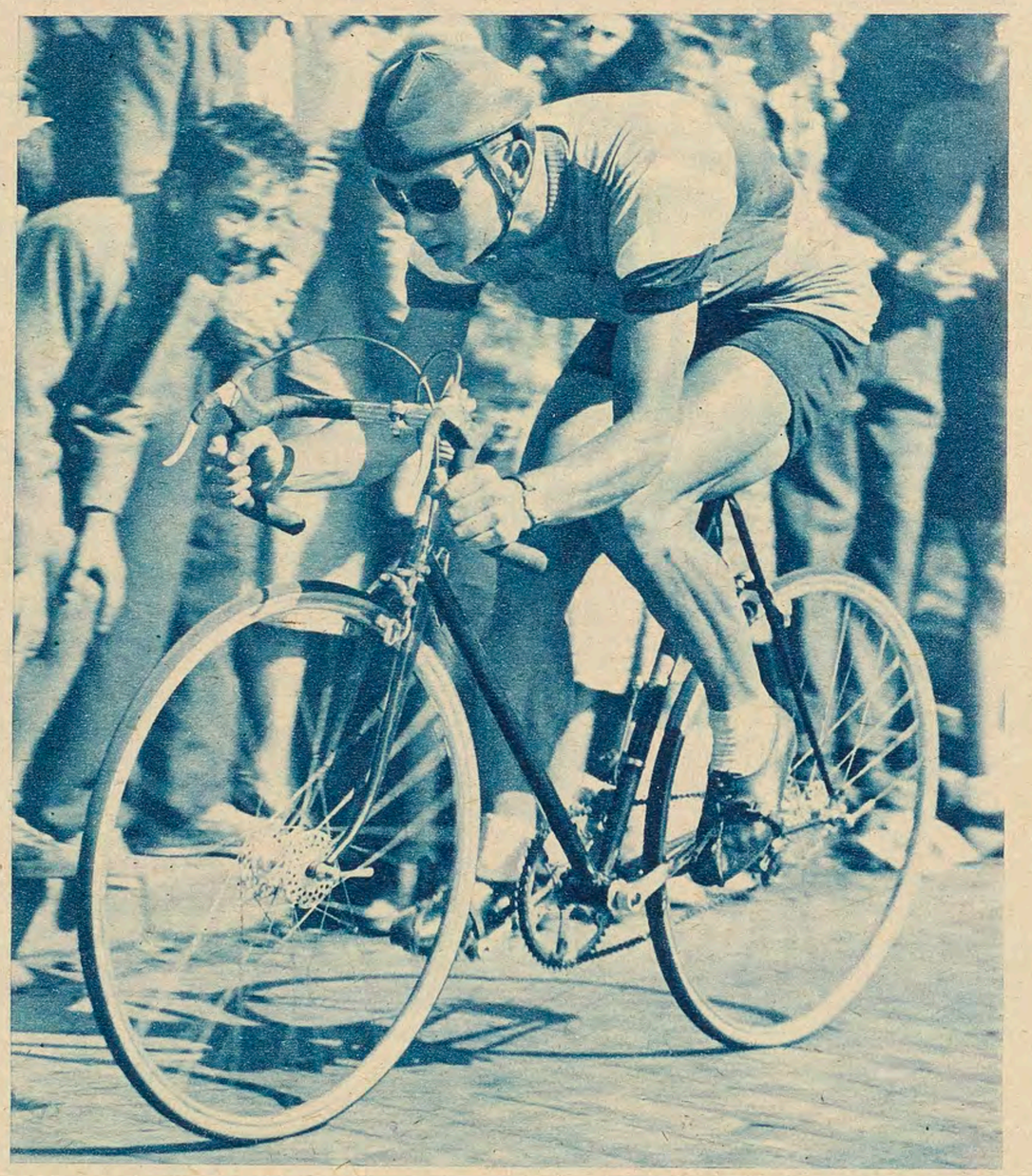


Armand PAPAZIAN (25 ans)

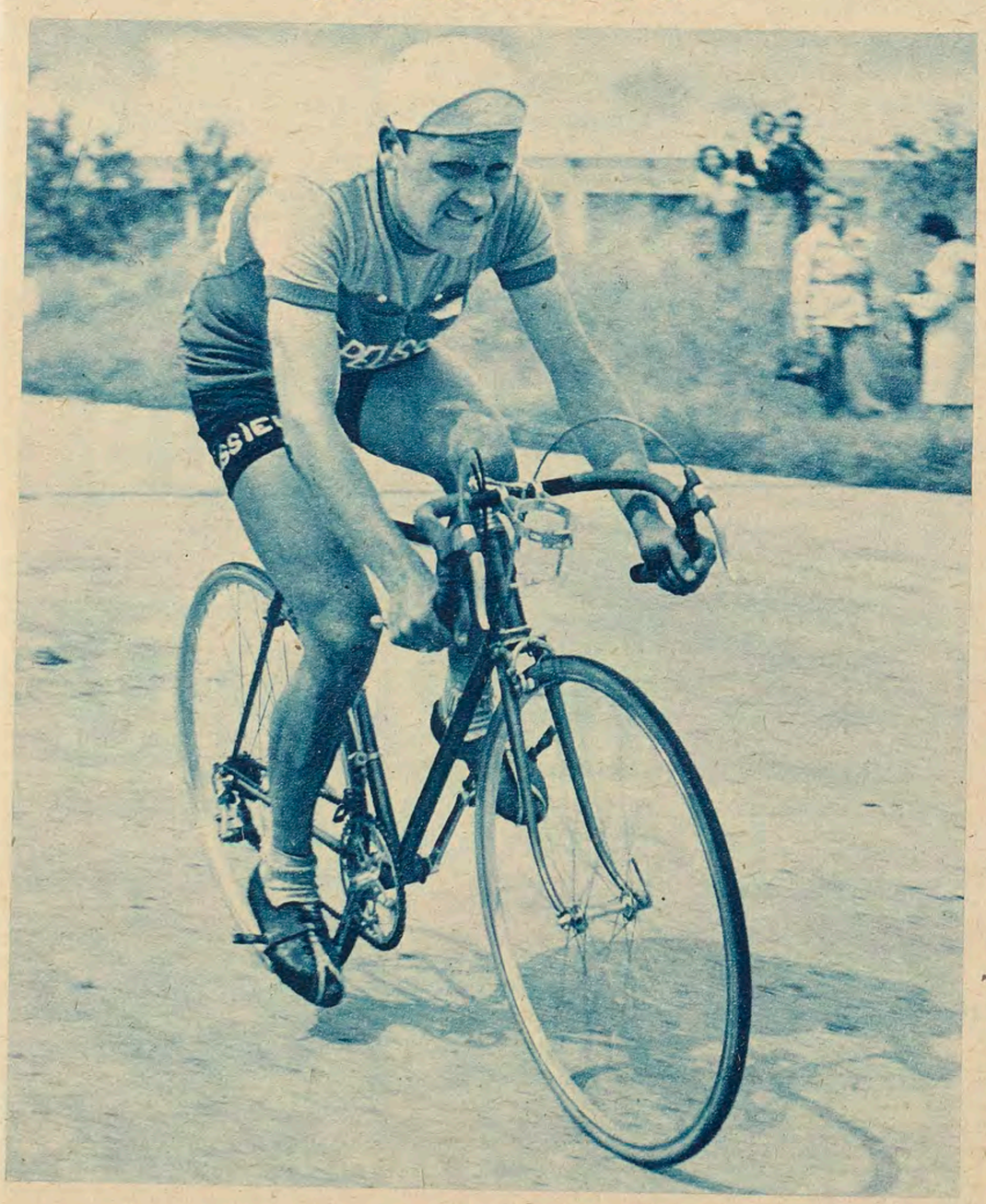
Georges DECAUX (24 ans)

AURA LA DÉLICATE MISSION DE GUIDER LES DÉBUTS DE JACQUES DUPONT

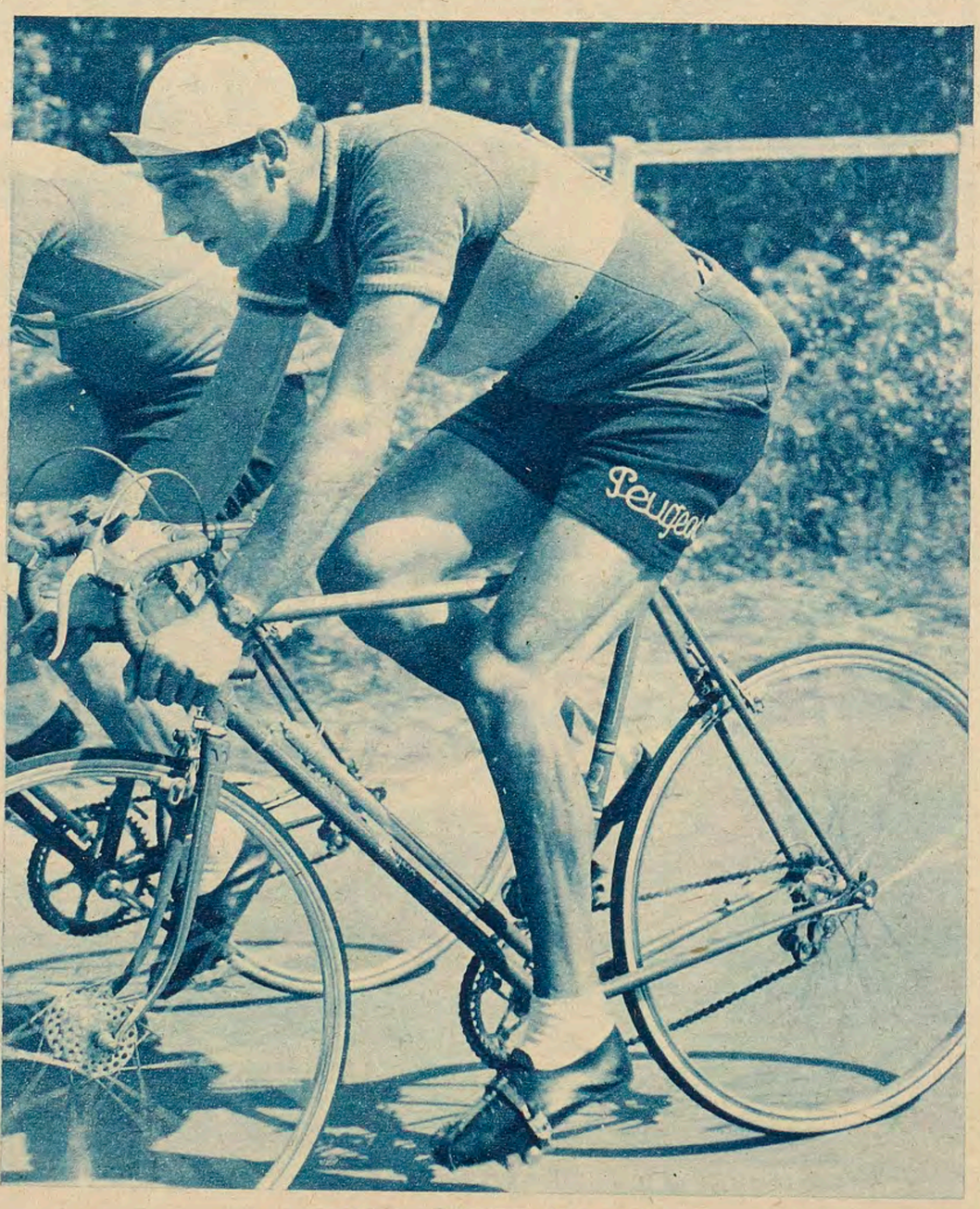
Jacques **MARINELLI** (27 ans)



Jacques **DUPONT** (24 ans)



Jacques **RENAUD** (27 ans)



Charles **COSTE** (26 ans)

A L'OCCASION DU TOUR DE FRANCE

But et CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

paraîtra deux fois par semaine

BISTRE — TOUS LES LUNDIS

VERT — LE JEUDI OU LE VENDREDI

Seul votre hebdomadaire préféré est capable d'aligner, au départ de la plus grande course du monde, une équipe de rédacteurs et de photographes digne de l'événement

ET IL LE PROUVE :

POUR LE TEXTE

Gaston BÉNAC dont ce sera le 29e Tour de France

Félix LÉVITAN Directeur - adjoint du Tour de France

Max FAVALELLI l'étincelant chroniqueur

TROIS SPÉCIALISTES DU CYCLISME :
R. MELLIX, R. de LATOUR, R. FLAMBART

Un ancien champion réputé pour son bon sens

André LEDUCQ

DEUX FOIS VAINQUEUR DU TOUR

ENFIN DE PARIS

où le règlement du Tour le retient

Jean BIDOT

Directeur technique des Tricolores en 50 et 51

exposera son point de vue sur ses anciens poulains et adversaires

POUR LA PHOTO

Henri LETONDAL véritable paysagiste du Tour de France

Robert COVO dont la mission sera de saisir l'événement

Albert IORWITZ auquel nul accident ne peut échapper

Armand PILON maître-échotier de la photographie

Un spécialiste de la téléphotographie, **Raymond HÉRY** transmettra les documents qui seront le plus souvent (à l'occasion notamment des étapes courues la veille de chaque parution)

RAMENÉS A PARIS PAR NOTRE AVION SPÉCIAL

5 VOITURES MOTOCYCLETTES transporteront de bout en bout

LES ENVOYÉS SPÉCIAUX DE

But et CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

Notre premier numéro du Tour de France paraîtra le **VENDREDI 27 JUIN** au lendemain de la seconde étape : **RENNES - LE MANS**

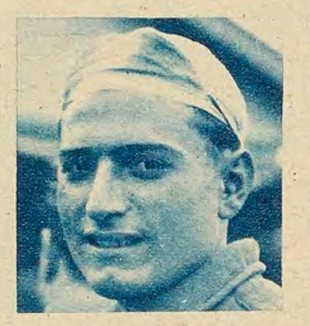
RETENEZ-LE D'ORES ET DÉJA CHEZ VOTRE MARCHAND HABITUEL

CIRO BIANCHI

RÉVÉLATION 1952, EST DE TAILLE A S'IMPOSER A LA TÊTE DE LA FORMATION SUD-EST

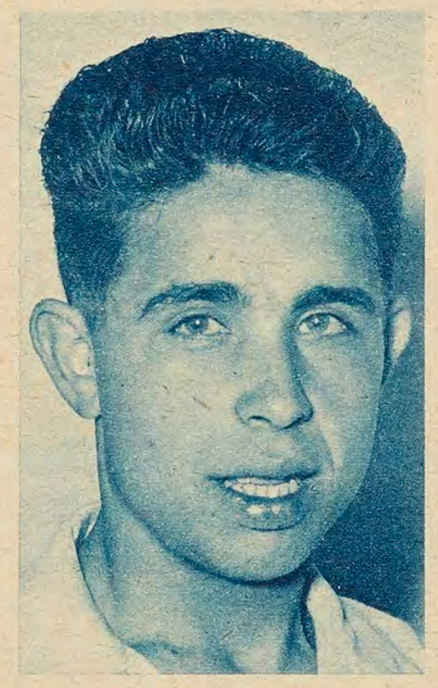
Ciro BIANCHI (27 ans)

P. GIGUET (32 ans)

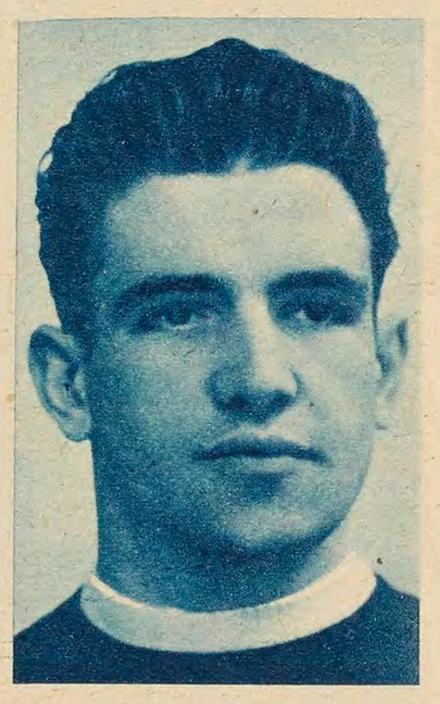


Adolphe PEZZULI

René ROTTA



Joseph MIRANDO (22 ans)



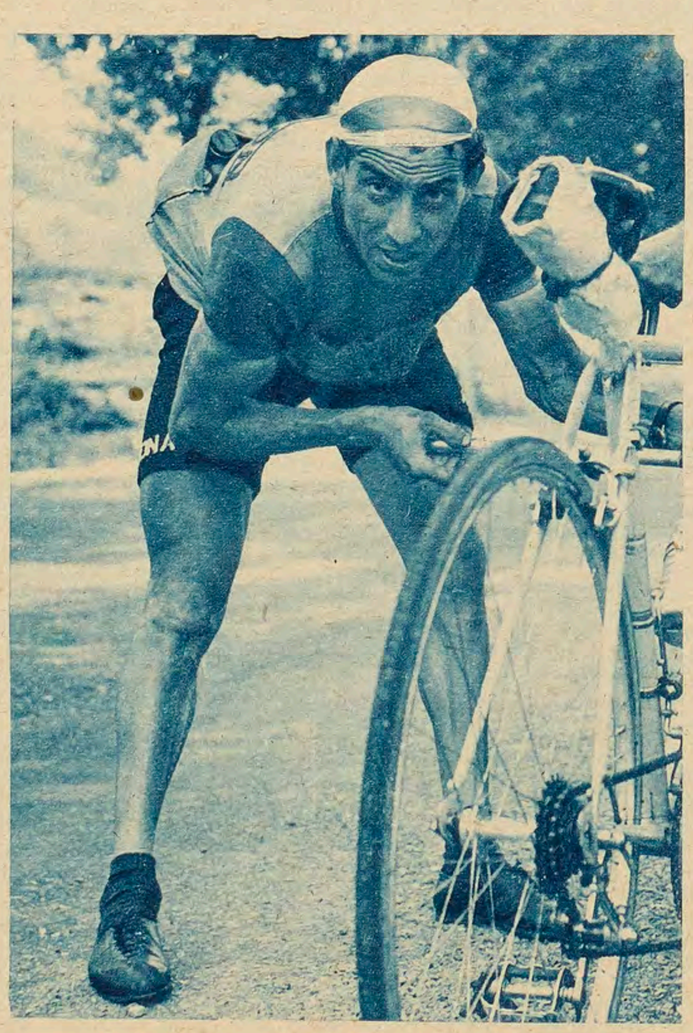
D. CANAVESE (24 ans)

CHAUMARAT (26 a.)

Michel LLORCA

Jean BERTAINA

Pierre MOLINERIS (32 ans)



Vincent VITTETA (27 ans)

Edouard FACHLEITNER (30 ans)

A chacun son

Jacques Goddet (à dr.) est l'auteur de la pièce annuelle en 23 actes. Pour lui, la France est cet hexagone baigné par trois mers, hérissé sur ses bords de chaînes de montagnes...

Henri Boudard (à g.) jouit d'une acuité visuelle rivale de celle du lynx. Aux arrivées, son visage écarlate saupoudré de la poussière des chemins est pareil à une fraise au sucre.

Jean Garnault (aux côtés de Bobet) est la preuve que la fonction crée l'organe. Il est « l'homme-sifflet » chargé d'ouvrir la voie au peloton et bourdonne comme un frelon...

Le soir, après avoir interviewé une dernière fois coureurs et directeurs techniques, Gaston Bénac (au c. en casquette) peut rendre, enfin, son culte à la gastronomie du pays...

LE TOUR. Ce simple mot, lorsqu'on le prononce, s'accompagne dans le souvenir de ses familiers d'une formidable clameur.

C'est bien cela. Il suffirait, je pense, de coller à son oreille, ainsi qu'on le fait d'un coquillage tout bruissant d'une rumeur marine, la carte de France ornée du noir serpentin du parcours pour que retentissent le fracas de la caravane, les flonflons de kermesse des villes-étapes et surtout le chœur tonitruant qui hurle son grand cri tout au long de quatre mille huit cents kilomètres de routes. Pendant vingt-cinq jours, la France est comme une énorme bouche dont la voix ne connaît point de répit.

C'est tout d'abord cela. Ce grondement incessant de marée qui déferle de Brest à Paris et dont les journaux, la radio apportent l'écho jusque dans les retraites les plus silencieuses, les havres les plus paisibles.

Cela, c'est l'impression première. Mais elle ne permet pas de donner une idée complète du Tour. Le Tour est une chose infiniment complexe et c'est vainement que l'on s'évertue à vouloir l'enfermer dans une définition. La reine des épreuves sportives ? La plus grande fête populaire du monde ? Une foire du muscle et de la publicité ? C'est tout cela. Mais c'est aussi un peu plus que cela.

Si l'on me permet de céder la parole au critique dramatique dont j'exerce habituellement la fonction, je dirai que c'est le spectacle annuel où s'opère, avec la plus totale confusion, le mélange de tous les genres. L'on passe sans transition de la farce à la tragédie, de la comédie au vaudeville. Et chacun y trouve sa part.

Passons sur le décor. C'est le plus beau et le plus varié qui soit, faisant alterner les plaines opulentes, les garrigues desséchées et les pentes abruptes au flanc desquelles serpentent les méandres des lacets. Ce décor ne révèle son pittoresque qu'aux suiveurs et n'a pour le journaliste d'autre utilité que de lui fournir les couplets rituels sur les crassiers du Nord, la verte douceur des bocages normands ou les solitudes glacées d'un Galibier promu définitivement à la dignité de « géant ».

Pour le coureur, il en va tout autrement. Celui-ci réduit volontiers les ressources touristiques de son périple à quelques formules basées sur une expérience purement pratique: « Roubaix-Namur, c'est du pavé, avec une poussière couleur d'encre », « Avignon-Perpignan, le goudron qui fond sous la roue et la soif qui vous limaille la gorge », « Sestrière-Monaco, ça grimpe ! ». Et je me souviens avoir entendu le grand Paul Giguet répondre à un suiveur qui exaltait les beautés farouches de l'Izoard :

— L'Izoard ? Du douze pour cent pendant huit kilomètres.

En vérité, l'on comprend fort bien que l'obligation de se hisser à la force du mollet jusqu'à la cime d'un col atrophie quelque peu le sens contemplatif. Et pourtant, il est des coureurs qui ne restent point insensibles à l'agrément des paysages qu'ils traversent. Chapatte est très capable d'apprécier la qualité d'un site tout en roulant, et j'ai surpris, en 1949, le bucolique Buchonnet s'attardant pendant la traversée des Ardennes pour mieux goûter la grâce d'un sous-bois.

Il en est d'autres qui conservent tout leur sang-froid devant les cadres les plus enchanteurs. En 1950, nous avions quitté Pau par un matin glorieux et nous montions doucement vers Eaux-Bonnes au milieu de grasses prairies où chantaient les eaux claires des torrents. Désignant la vallée au brave Deprez qui roulait près de notre voiture, je lui dis :

— C'est beau, n'est-ce pas ?

Deprez médita un court instant et conclut avec un rude bon sens de « chtimi » :

— D'accord, mais dans ce coin-là, ça manque de betteraves !

Voilà pour le décor et venons-en à la pièce.

En premier lieu, il y a l'auteur. Et il serait injuste de ne pas souligner ses mérites. Faire chaque année une pièce en vingt-trois actes, dont l'intérêt ne faiblisse jamais et qui fasse la part de la nouveauté sans bousculer les traditions, la chose n'est point aisée. Cette tâche délicate revient à Jacques Goddet. D'une élégance typiquement oxfordienne, M. Goddet met en scène son œuvre lui-même avec un flegme anglo-saxon. A bord de sa voiture rouge-sang, le chef coiffé d'une cape d'étudiant britannique, la jambe bien prise dans un bas à revers de couleur, M. Goddet règle avec une sereine autorité les épisodes de son scénario, veillant à ce que les coups de théâtre soient heureusement ménagés.

Pour lui, la France est très exactement cet « hexagone baigné par trois mers et hérissé sur ses bords de chaînes de montagne » que décrivent les manuels scolaires. Le jeu consiste à utiliser de son mieux ces obstacles naturels et le grand grief qu'adresse M. Goddet du fond de son cœur au Créateur est assurément de n'avoir point situé le Parc des Princes juste au pied du Tourmalet ou du Lautaret.

Penché sur le puzzle immuable des 86 départements de la métropole, Jacques Goddet s'évertue à secouer ce kaléidoscope avec l'espoir jamais récompensé qu'un col surgira du cœur de la Beauce ou que la région d'Alençon méritera tout à coup son surnom de « Suisse Normande ».

Il arrive d'ailleurs que Jacques Goddet reçoive dans ce domaine le secours de quelques suggestions. Et, sur ce point, je réclame personnellement le bénéfice de l'inventeur.

En 1949, pour tromper l'indolence d'une étape languissante, j'avais écrit négligemment un article aimablement fantaisiste et dont le thème était le suivant : « Pourquoi les seuls hasards de la géographie réservent-ils aux vaillantes populations du littoral et des frontières le privilège du Tour de France ? Dans un régime démocratique, n'est-il point offensant pour la grande loi égalitaire qui nous régit que les indigènes du Bourbonnais ou du Limousin soient privés d'un spectacle que l'on accorde généreusement et régulièrement aux habitants des marches de l'Est ou à ceux des confins pyrénéens ? Je réclame, au nom de l'équité et pour que tous les citoyens de notre pays bénéficient des mêmes droits, un Tour qui visitera toutes les régions injustement dédaignées. Saint-Etienne, berceau de la dynastie de la « petite reine », Clermont-Ferrand, Moulins ne doivent plus être tenus à l'écart. »

Le lendemain, Jacques Goddet m'adressa un sourire légèrement ironique :

— Amusant, votre papier.

Je n'aurai pas l'outrecuidance de m'attribuer une autorité souveraine, mais enfin je suis bien obligé de constater que, dès l'année suivante, mes théories furent appliquées.

L'humoriste est parfois, sous des dehors badins, un véritable précurseur.

Si Jacques Goddet signe le Tour, il n'en est pas le seul responsable. Une vraie Société des Auteurs groupe ses collaborateurs. Il serait trop long d'en dresser la liste. Je citerai toutefois notre ami Félix Lévitan dont la jeune expérience est aussi précieuse que celle des plus vieux chevronnés. Il promène sur les routes, chevauchant la portière de sa voiture, un profil à la George Raft qu'il surmonte volontiers d'un chapeau de shériff. Jean Garnault est la preuve que la fonction crée l'organe et, durant le Tour, l'exercice de ses attributions fait subir à sa silhouette une évolution darwinienne qui aboutit au type idéal de « l'homme-sifflet ». Chargé d'ouvrir la voie au peloton, Garnault bourdonne ainsi qu'un frelon et émet des sifflements ininterrompus.

Juge à l'arrivée, Henri Boudard jouit d'une acuité visuelle rivale de celle du lynx et le Tour serait privé de l'un de ses santons les plus colorés si Boudard ne dressait pas près de la ligne son visage écarlate saupoudré de poussière et pareil à une fraise au sucre.

J'en passe, bien sûr. Et des meilleurs.

Mais il faut parler maintenant des acteurs. Ce serait pousser le paradoxe à ses extrêmes limites que d'imiter cette chanteuse qui participa récemment au Tour de France pour une firme apéritive et qui, au soir du dixième jour, découvrit avec étonnement :

— Oh ! mais c'est vrai : il y a aussi des coureurs !

Leur rôle — ne le dissimulons pas — est essentiel. Et il est ingrat. Car, dans cette pièce, on ne leur fournit que le canevas. Et c'est à eux d'improviser. Selon leur génie, leur courage, le spectacle suscite la passion ou l'indifférence, l'effroi ou la compassion.

A l'issue d'une étape très dure, j'exprimais à Geminiani mon admiration pour la volonté avec laquelle il avait conduit une longue et pénible chasse. Raphaël se contenta de hocher la tête :

— Je fais mon métier. C'est tout.

Certes, mais un métier qui consiste à parcourir chaque jour deux cents kilomètres sous les tornades d'un orage ou sous les brûlures d'un soleil torride, qui exige de ses servants une méconnaissance quotidienne du risque, n'est pas tout à fait un métier comme les autres.

Entre la formule des « forçats de la route » et celle des « dieux du sport », il est place pour celle qui rend un juste hommage à des simples hommes dont les exploits sont peut-être dictés par le lucre, mais qui outrepassent malgré tout la commune mesure.

En 1948, Maurice Chevalier, à notre passage à Cannes, avait exprimé le désir de suivre le Tour jusqu'à Briançon.

— Ce doit être curieux, avait-il dit avec un rien de désinvolture.

Maurice ne comprit pas notre surprise en le voyant prendre place dans notre voiture en une tenue très Côte d'Azur. Mais il devait bien vite changer d'avis. Il ne s'agissait pas d'une promenade d'agrément. Au sommet de l'Izoard, Maurice grelottait. Par contre, il était en proie à la fièvre de l'enthousiasme et l'ascension de Bartali le laissa muet de saisissement.

Le soir même, mon éminent confrère Maurice Chevalier sortait son écritoire de mémorialiste et notait sur son agenda ses impressions premières dans ce style qui lui est si personnel : « Il y a de tout dans cette éjaculation nationale. De la tournée artistique avec du cirque ambulant, de l'athlétisme dans sa plus émouvante pureté et, encore, le danger de chaque seconde, imminent, grave, mortel. Et le total additionné devient la plus intolérable bataille de muscles, de cœurs et de racines humaines. »

Sans craindre de tomber dans le « ton » épique, il est certain que bien peu de spectacles sont aussi riches en émotions que le Tour de France. Et si le puriste peut puiser une sensation d'équilibre parfait en suivant l'action de Fausto Coppi luttant contre la montre, son long cou d'échassier tendu en avant, il peut également s'abandonner à l'angoisse lorsque Bobet s'enfuit, entre Grenoble et Tournon, traqué par une meute de poursuivants et succombe à quelques kilomètres du but.

A la vision harmonieuse de l'élégant Hugo Koblet, « le pédaleur de charme », succède celle, dramatique, de Wim Van Est culbutant au fond d'un ravin. Dans le Tour l'aventure est toujours tapie au tournant de la route.

Existe-t-il un coureur-type du Tour ? Quelques spécialistes, en attendant le jour improbable où un éleveur parviendra par un astucieux système de croisements à façonner cette machine idéale, se sont divertis à l'imaginer dans la fiction. A les en croire, ce superchampion aurait les dons de grimpeur de Dotto, la régularité de rouleur de Coppi, la pointe de vitesse de Van Steenbergen, l'intelligence de Koblet, le souffle de Magni, le panache de Bobet et la hargne de Robic.

Tour !

par Max FAVALELLI

De plus, ce coureur-canon devrait posséder un système digestif sans défaillance, car si j'ai foi en la science de Bidot, celui-ci dénie toute chance de gagner le Tour à qui n'est point doté d'un estomac robuste. « Le furoncle, voilà l'ennemi ! »

Enfin, le docteur Aurenche, qui est orfèvre en la matière, bouleversa toutes les données en publiant une étude fort circonstanciée dont la conclusion accorde la prééminence à la vessie sur le muscle : « Pour être vainqueur du Tour, il faut avant tout pisser régulièrement. »

Ce qui nous amène à adjoindre aux qualités énumérées ci-dessus celles qui sont propres à l'autruche et au mérinos.

Il est vrai que, ne s'embarrassant point de théorie, Bernard Gauthier me dit un jour en désignant son pédalier :

— Pour être premier, ce n'est pas difficile. Il suffit d'appuyer là-dessus plus fort et plus vite que les autres.

Mais que serait le plus beau des spectacles s'il n'avait ses commentateurs ? Les aventures d'Enée ou de Roland seraient depuis longtemps oubliées si elles n'avaient eu leurs chantres. Et c'est là qu'interviennent les journalistes chargés d'être les témoins d'une épreuve gigantesque pour le compte de ceux que leur état sédentaire retient aux rivages de la route.

Il ne m'appartient pas de dire ici leurs mérites sous peine d'être soupçonné d'immodestie. Que, du moins, les défauts dont on les accuse parfois trouvent leur excuse dans la passion unanime qui les anime.

Pour avoir été à l'école itinérante de mon bon maître Gaston Bénac, je sais, par exemple, avec quelle ardeur toujours jeune cet homme qui suit le Tour depuis 1913, s'enflamme et participe au moindre épisode de la course. De l'observatoire de sa voiture, il ne perd aucun détail, dirige motards et téléphonistes, écrit, au fur et à mesure des événements, le récit de l'épreuve que des estafettes lui arrachent par bribes, pour que la « copie » alimente à Paris les diverses éditions de son journal.

Et le soir, après avoir interviewé une dernière fois coureurs et directeurs techniques, Gaston rend son culte à la gastronomie en égrenant des souvenirs et en évoquant le temps évidemment lointain où il eut pour compagnon un reporter australien muni d'un étrange bagage. Il s'agissait d'une vaste valise en zinc que le journaliste de Sydney transformait en tub et dont il se servait à l'étape pour faire ses ablutions en public.

J'ai connu moi-même de joyeux camarades dans cette communauté que constituent les suiveurs du Tour. Pierre Macaigne, qui arriva un jour à Nimes le fondement semblable à un beefsteak haché pour avoir voulu suivre l'étape sur le garde-boue d'une moto secouée par de monstrueux hoquets. Yvan Audouard qui avait entrepris de convertir Goasmat aux beautés de la poésie symboliste. Et le regretté Armorin, toujours souriant avec sa pipe de boucanier et qui, assisté par Georges Ravon, avait simulé une attaque de la caravane aux abords de Lausanne à l'aide de pétards et de bombes algériennes.

— Alors quoi, c'est la révolution ! s'était écrié le bon Schotte sans sortir de son impassibilité.

Joyeux et courageux garçons. Et pas faciles à épater. Cependant, le dessinateur Soro resta coi le jour où un jeune régional lui demanda :

— Qui est en tête ?

— Bobet et Ockers. Ils roulent avec parcimonie.

— Parcimonie ? Tiens, encore un Italien que je ne connais pas !

Et puis, enfin, ainsi que tout spectacle, le Tour a son public. Son immense public, qui est à lui seul un second spectacle.

On a décrit cent fois cette fresque mouvante qui ourle de son double liséré les routes de France, de Belgique, de Suisse et d'Italie.

Le passage du Tour provoque une fois par an un phénomène d'attraction auquel nul ne résiste et qui dépeuple les villes à l'écart du parcours pour congestionner les plus humbles des hameaux situés sur l'itinéraire.

Les plus rétifs y succombent. J'ai vu de la sorte, dans un village provençal où nous avions fait halte à l'avant-garde du peloton, un pharmacien subir l'épidémie. Il affectait tout d'abord un complet dédain :

— Le Tour ? Peuh !... Aucun intérêt.

Puis, une galopade se produisit dans la rue. Un vrombissement de moteurs se précisa.

Le potard dressa l'oreille et eut un petit tic.

— Je ne comprends pas...

Déjà, son esprit était ailleurs. Il me tendit au hasard un tube et je vérifiai si, au lieu d'aspirine, il ne me remettait pas quelque drogue à l'arsenic.

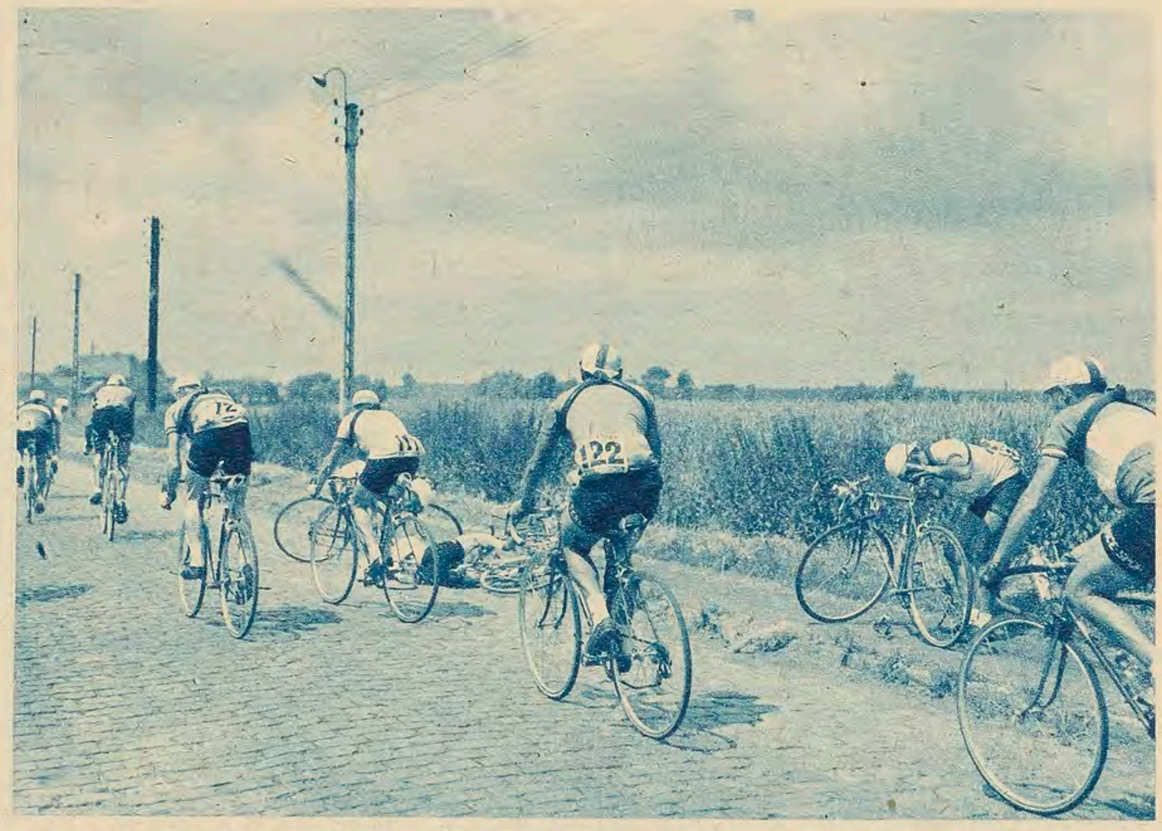
— Les voilà !

Perdant toute retenue, le potard s'élança dans les airs à un mètre du sol et fonça comme un lapin. Je ne l'ai plus revu.

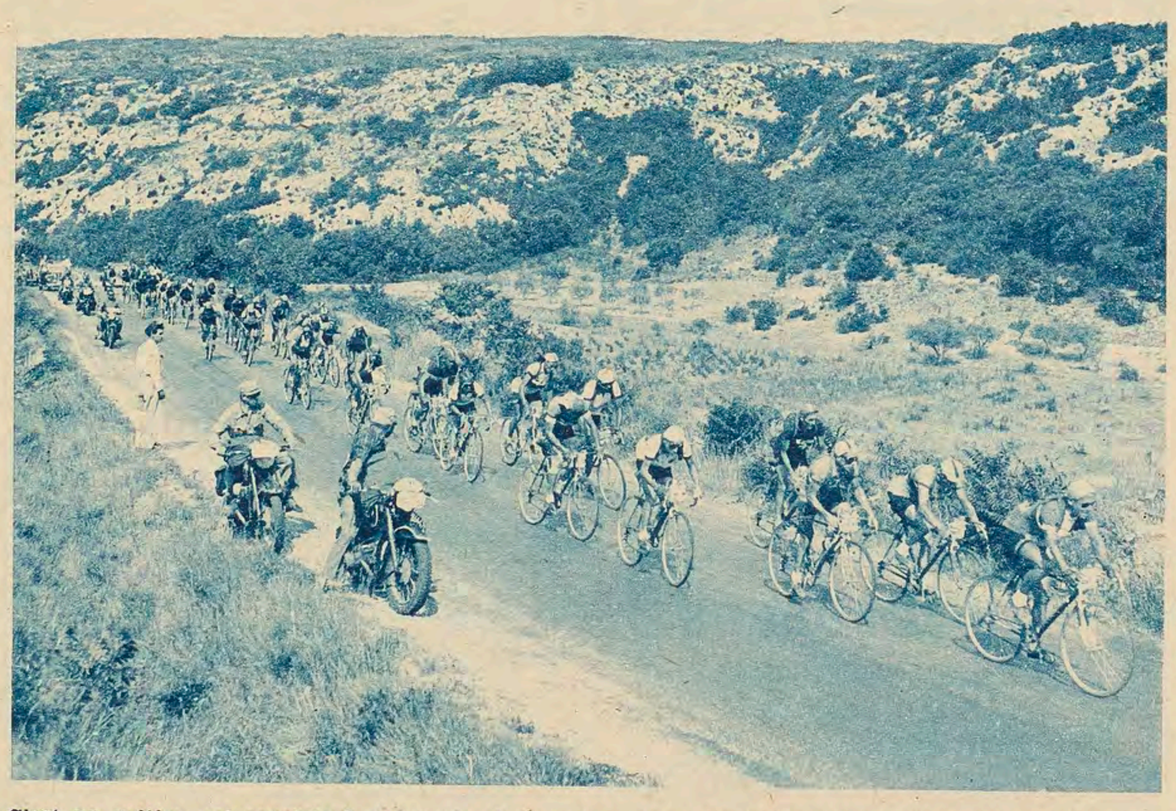
Et j'emprunterai ma conclusion à la sereine philosophie du sage Tristan Bernard qui décerna au Tour un brevet toujours valable : « Le Tour de France est un divertissement très précieux pour la foule, une occupation de cœur très utile. Il y a chez ces millions d'êtres des besoins d'exaltation auxquels il est bon de donner un aliment. Enfin, le Tour de France est un passe-temps magnifique pour ceux qui l'accompagnent et surtout pour ceux dont le métier est d'imaginer. Ce panorama de 5.000 kilomètres vous apporte des impressions sans nombre. Des sujets d'articles vous sont fournis et livrés à domicile par l'inépuisable obligeance de la Nature. On l'accuse souvent d'indifférence. Mais c'est parce que vous n'allez pas la trouver. Vous vous bornez de temps en temps à contempler un site et le vider de toutes les sensations qu'il peut vous donner. Il vaut mieux être un contemplateur ambulant. »

Pendant trois semaines, auteurs, acteurs, critiques et spectateurs auront chacun leur ration d'aventures.

A chacun son Tour !



Roubaix-Namur... c'est du pavé avec une poussière couleur d'encre. Un ciel bas, des crassiers, une plaine morne, toujours sans variété, des trottoirs qu'il faut sauter, des chutes, une sarabande infernale qui meurtrit les reins, les poignets. Le Nord, visage du Tour reflétant la peine de chaque jour.



C'est un métier qui consiste à parcourir chaque jour deux cents bons kilomètres, et par tous les temps, sous les tornades d'un orage violent, dans le brouillard glacé qui traverse la peau ou sous les brûlures d'un soleil torride. Il faut endurer tout cela pour mériter le titre de « géant de la route ».

Et puis, enfin, ainsi que tout spectacle, le Tour a son public. Son immense public, qui est à lui seul un second spectacle. On a décrit cent fois cette fresque mouvante qui ourle de son double liséré les routes de France, de Belgique, de Suisse et d'Italie. Le passage du Tour provoque une fois par an un phénomène d'attraction auquel nul ne résiste et qui vide les villes à l'écart du parcours et congestionne d'humbles hameaux.

LE PARCOURS DÉTAILLE ET L'HORAIRE

DIX-SEPTIEME ETAPE
(204 km.)

TOULOUSE - BAGNÈRES-DE-BIGORRE

Dimanche 13 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Café Carapon, allées P.-Feuga (Saint-Michel). Signature et ravitaillement de 9 heures à 9 h. 45. Rassemblement et départ en groupe à 9 h. 50 par : allées Paul-Feuga, pont Saint-Michel, place du Fer-à-Cheval, avenue de Muret, route d'Espagne (Office de l'Azote). Arrivée à 10 heures. Dernier appel et départ définitif à 10 h. 15.

L'itinéraire et les horaires probables (32,2 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		HAUTE-GARONNE		
146	0	**TOULOUSE** (Off. l'Azote)	10 15	10 15
	7	Carrefour N. 20-N. 125	10 27	10 30
169	16	Muret	10 43	10 48
	29	Noé	11 06	11 15
	46	Lavelanet	11 36	11 51
264	56	Martres-Tolosane	11 53	12 08
283	66	Saint-Martory (C. V.)	12 11	12 26
	70	Montsaunès	12 18	12 33
	75	Figarol	12 27	12 47
	78	Lecudary	12 33	12 53
486	88	Aspet	12 51	13 11
602	95	Col de Buret	13 03	13 23
486	98	Cazaunous	13 08	13 28
796	104	Col des Ares	13 20	13 40
	109	Antichan-des-Frontignes	13 28	13 53
500	117	Cierp (C. R.)	13 42	14 07
	124	Le Pont de Cazaux	13 56	14 21
	130	Moustajon	14 07	14 32
630	133	Luchon (C. V.)	14 13	14 43
	142	Garin	14 34	15 04
		HAUTES-PYRÉNÉES		
1563	149	Col de Peyresourde	14 55	15 30
	157	Aneran	15 07	15 47
704	166	Arreau (C. V.)	15 20	16 00
1489	179	Col d'Aspin	15 57	16 42
	184	Espiadet	16 04	16 54
	189	La Séoube	16 11	17 01
857	192	Ste-Marie-de-Campan	16 16	17 06
	198	Campan	16 25	17 15
542	204	**BAGNÈRES-DE-BIG**	16 35	17 30

Arrivée allée des Thermes, devant la statue de la Muse de Bagnères, au bout d'une ligne droite de 180 m. légèrement montante.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

DIX-NEUVIEME ETAPE
(195 km.)

PAU-BORDEAUX

Mardi 15 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Devant l'Olympia-Bar, rue de Liége. Signature et ravitaillement de 9 h. 45 à 10 h. 25. Appel à 10 h. 30. Départ en groupe à 10 h. 42 par : rue de Liége, avenue de la Résistance, avenue Jean-Mermoz. Départ lancé à 10 h. 45 devant la borne kilométrique indiquant : « Aire-sur-Adour, 49 kilomètres. »

L'itinéraire et les horaires probables (33,4 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		BASSES-PYRÉNÉES		
210	0	**PAU**	10 45	10 45
	10	Lahitte	11 03	11 10
	17	Astis	11 16	11 31
236	20	Carrefour N. 134-N. 644	11 22	11 37
	27	Boueilho	11 35	11 50
		LANDES		
	36	Sarron	11 51	12 51
180	49	Aire-sur-Adour (C. V.)	12 15	12 35
	63	Saint-Gein	12 40	13 00
	78	Pille-l'Ardit	13 08	13 28
75	86	Roquefort	13 23	13 43
		GIRONDE		
95	115	Captieux (C. R.)	14 17	14 42
79	132	Bazas	14 48	15 18
22	147	Langon (C. V.)	15 15	15 45
14	155	Barsac	15 28	15 58
	158	Cérons	15 33	16 03
15	161	Podensac	15 38	16 08
	165	Arbanats	15 46	16 21
	168	Portets	15 51	16 26
	170	Castres	15 55	16 30
	183	Bouscaut	16 16	16 51
	187	Pont de la Maye	16 22	16 57
5	195	**BORDEAUX**	16 35	17 10

Arrivée sur la piste du Stade-Vélodrome de Bordeaux-Lescure, où les coureurs, entrant dans la ligne opposée, auront à couvrir la distance, plus un tour de piste (500 m.). Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

DIX-HUITIEME ETAPE
(149 km.)

BAGNÈRES-DE-BIGORRE - PAU

Lundi 14 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Sous le grand péristyle du musée Salies, place des Thermes. Signature et ravitaillement de 10 h. 30 à 11 h. 10. Appel à 11 h. 15. Départ en groupe à 11 h. 27 par : rue d'Alsace-Lorraine, rue des Pyrénées, route de Campan. Départ lancé à 11 h. 30, devant la Villa Enrique.

L'itinéraire et les horaires probables (29,3 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		HAUTES-PYRÉNÉES		
542	0	**BAGNÈRES-DE-BIG**	11 30	11 30
	4	Beaudean	11 37	11 40
656	5	Campan	11 39	11 42
857	11	Sainte - Marie - Campan (C. V.)	11 50	11 55
	15	Gripp	12 02	12 17
2115	28	Col du Tourmalet	12 50	13 10
1219	39	Barèges	13 04	13 29
711	46	Luz-Saint-Sauveur	13 13	13 38
463	58	Pierrefitte-Nestalas	13 30	13 55
463	64	Argelès-Gazost (C. R.)	13 40	14 10
	67	Arras-en-Lavedan	13 49	14 19
	73	Aucun	14 07	14 37
	74	Marsous	14 10	14 40
878	76	Arrens	14 16	14 46
1445	84	Col de Soulor	14 48	15 28
		BASSES-PYRÉNÉES		
1704	94	Col d'Aubisque	15 12	15 52
750	106	Eaux-Bonnes (C. V.)	15 28	16 08
531	112	Laruns	15 36	16 16
440	119	Bielle	15 47	16 27
412	123	Louvie-Juzon	15 54	16 34
	127	Sévignac-Meyrac	16 01	16 46
	133	Rebenac	16 10	16 55
202	141	Gan	16 22	17 07
210	149	**PAU**	16 35	17 22

Arrivée sur le Circuit de la Haute-Plante, où les coureurs auront la distance plus un tour (600 mètres) à couvrir. Les temps sont pris à l'entrée sur le circuit.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

VINGTIEME ETAPE
(228 km.)

BORDEAUX-LIMOGES

Mercredi 16 juillet 1952

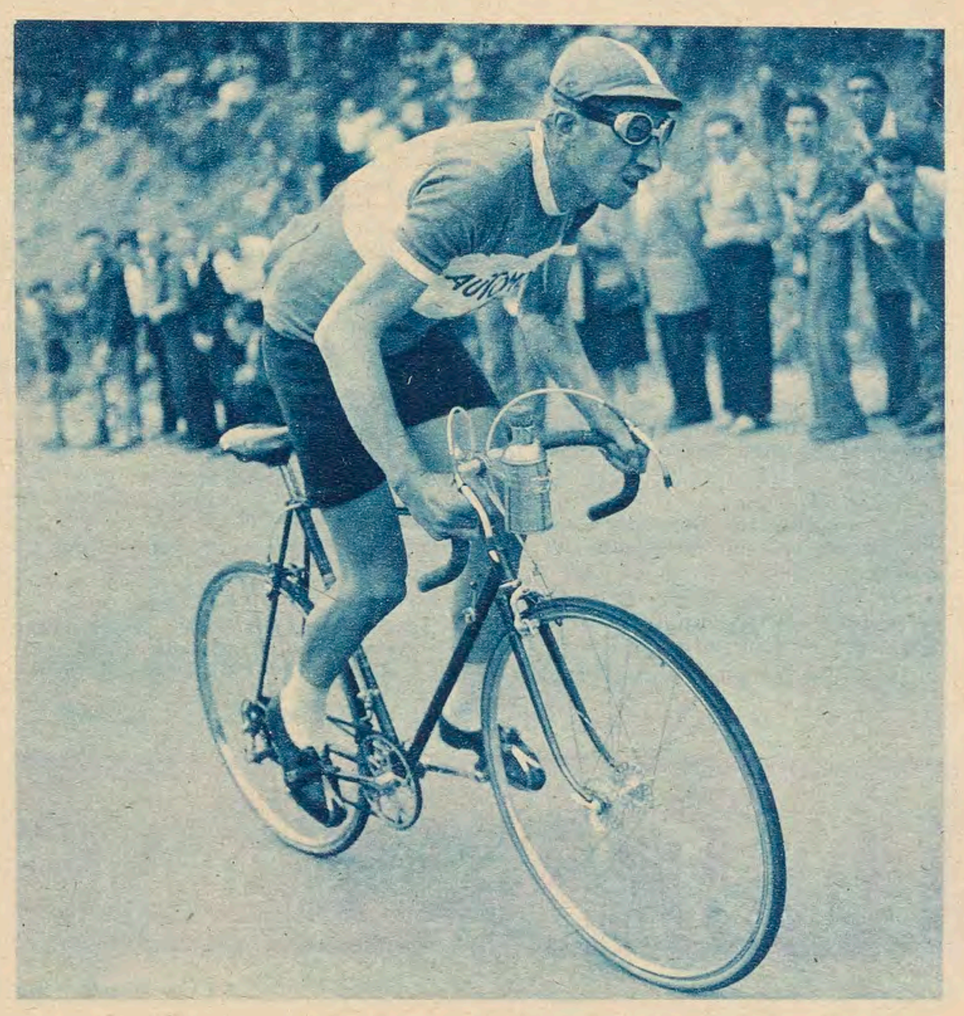
CONTROLE DE DÉPART. — Café du Commerce, allées de Tourny. Signature et ravitaillement de 8 h. 20 à 9 h. 5. Rassemblement et départ en groupe à 9 h. 15, par : place de la Comédie, rue Sainte-Catherine, cours Victor-Hugo, Pont-de-Pierre, avenue Thiers. Arrivée au lieu de départ réel, face au garage « Mondial Tourisme », à 9 h. 30. Appel et départ définitif à 9 h. 40.

L'itinéraire et les horaires probables (33 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		GIRONDE		
5	0	**BORDEAUX-BASTIDE**	9 40	9 40
	1	Les Quatre-Pavillons	9 42	9 45
	11	Beychac	10 00	10 10
21	21	Arveyres	10 18	10 30
45	26	Libourne (C. V.)	10 27	10 42
	34	La Marche	10 42	10 57
	39	Tripoteau	10 51	11 06
	46	St-Médard-de-Guizières (C. V.)	11 04	11 19
	48	Camps	11 08	11 23
	50	Saint-Seurin	11 12	11 27
		DORDOGNE		
	58	Menesplet	11 26	11 46
83	63	Montpon (C. V.)	11 35	11 55
	67	Saint-Martial	11 42	12 02
	70	Bénévent	11 48	12 08
57	80	Mussidan (C. V.)	12 06	12 26
	83	Sourzac	12 12	12 32
73	91	Neuvic (Théorac)	12 27	12 52
	101	Montanceix	12 45	13 10
	104	Razac	12 51	13 16
	110	Marsac	13 02	13 27
86	115	Périgueux (C. R.)	13 11	13 36
	123	Antonne-et-Trigonant	13 27	13 52
102	130	Sarliac	13 41	14 06
178	139	Sorges	13 59	14 29
165	143	Neigrondes	14 07	14 37
271	152	Thiviers (C. V.)	14 23	14 53
340	168	La Coquille (C. V.)	14 53	15 28
	175	Firbeix	15 06	15 41
		HAUTE-VIENNE		
379	181	Chalus	15 16	15 51
320	196	Sereilhac (C. V.)	15 41	16 21
230	203	Aixe	15 52	16 32
296	206	D. 20-Mas-des-Landes	15 58	16 38
	211	D. 79-D. 20 A-St-Martial	16 06	16 46
402	214	Bellegarde	16 11	16 51
	217	Carrefour D. 20-D. 35	16 16	16 56
	224	Carrefour D. 35-N. 147	16 28	17 08
294	228	**LIMOGES** (St. Beaublanc)	16 34	17 15

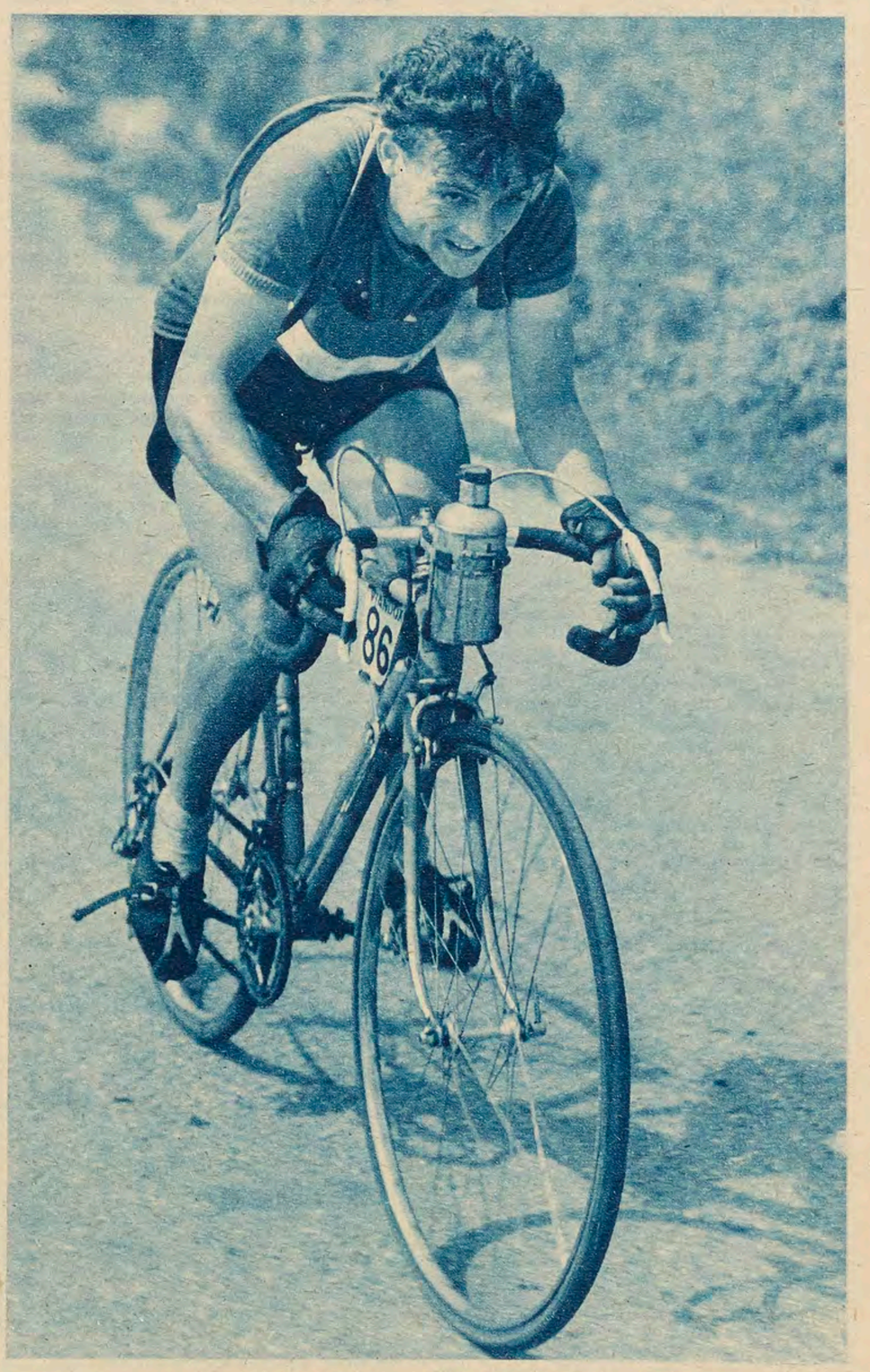
Arrivée sur la piste en cendrée du Stade Beaublanc, où les coureurs auront la distance (180 m.) plus un tour (400 m.) à couvrir). Les temps sont pris à l'entrée du stade.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

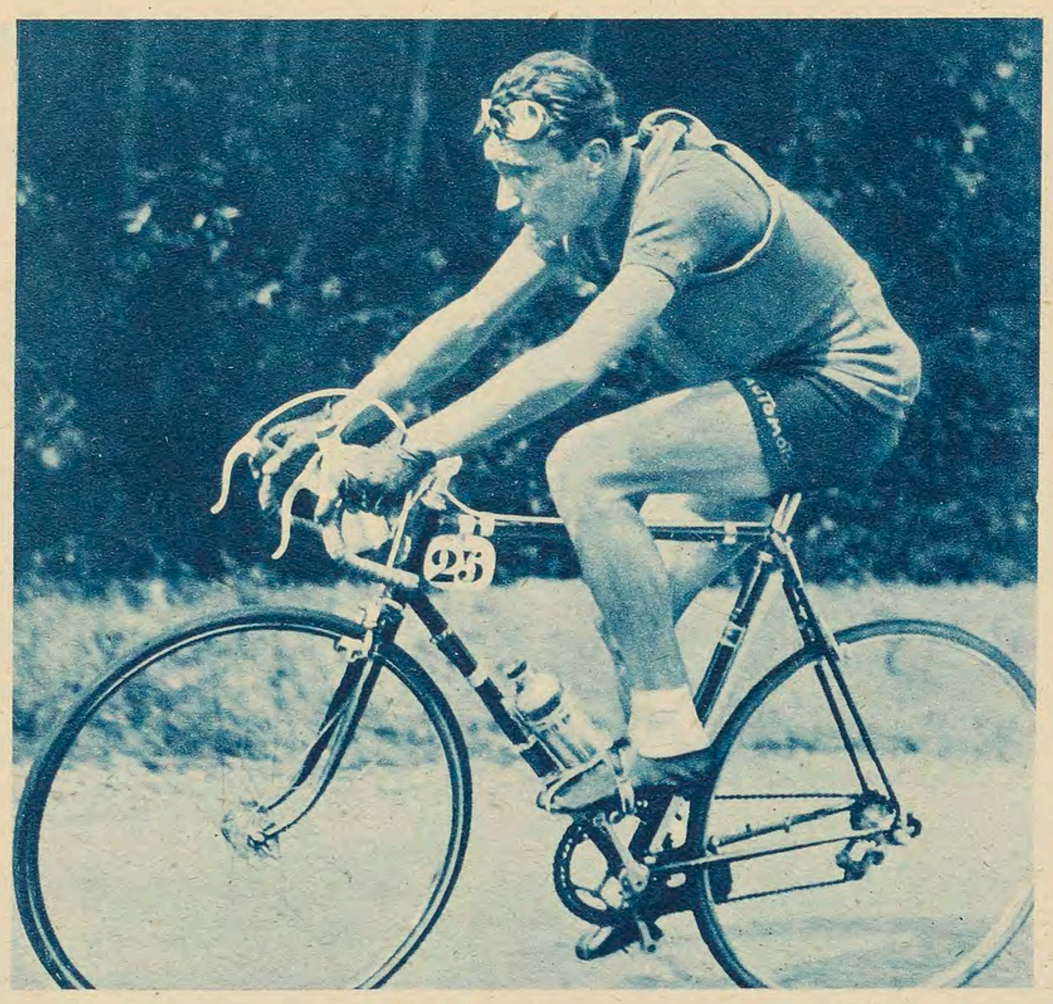


René BERTON (28 ans)

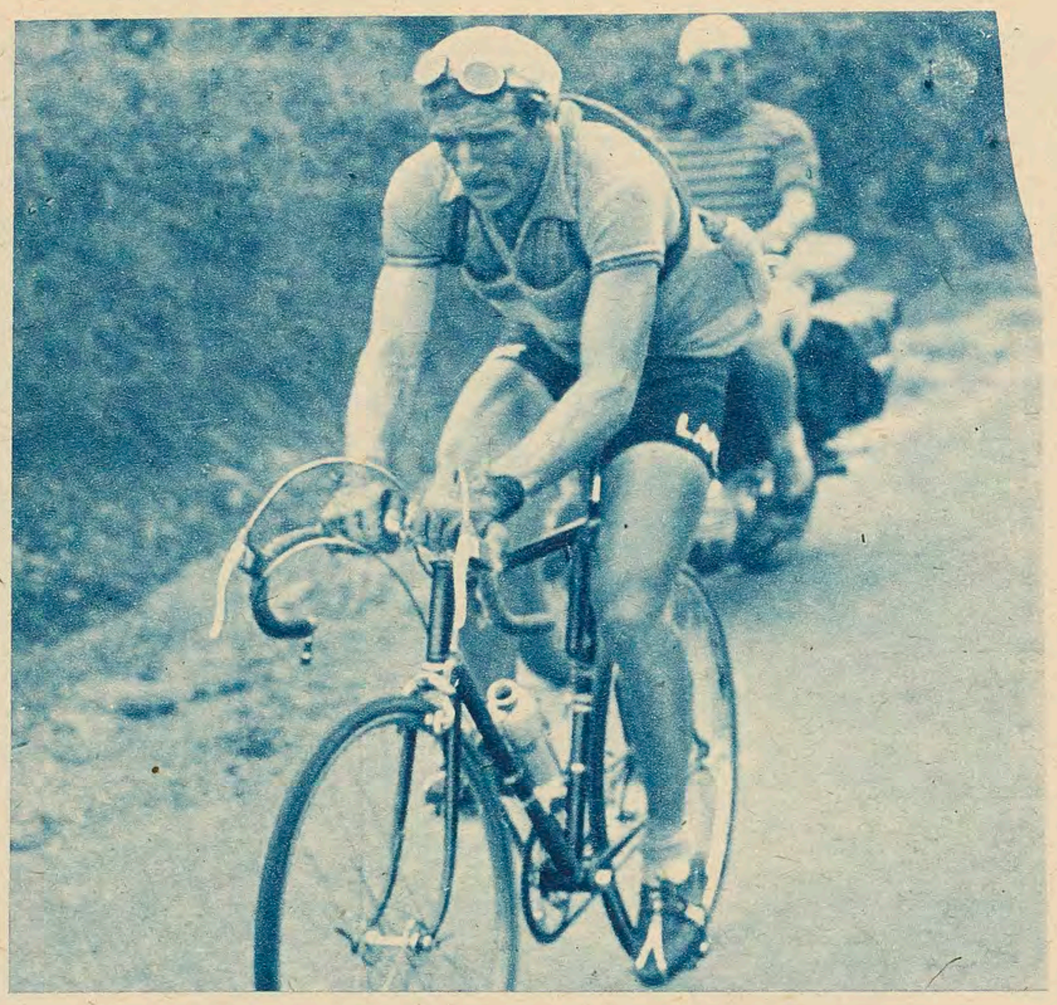
Les sélectionnés de l'Ouest-Sud-



Jean LE GUILLY (21 ans)



Alain MOINEAU (24 ans)



Guy LAPEBIE (34 ans)

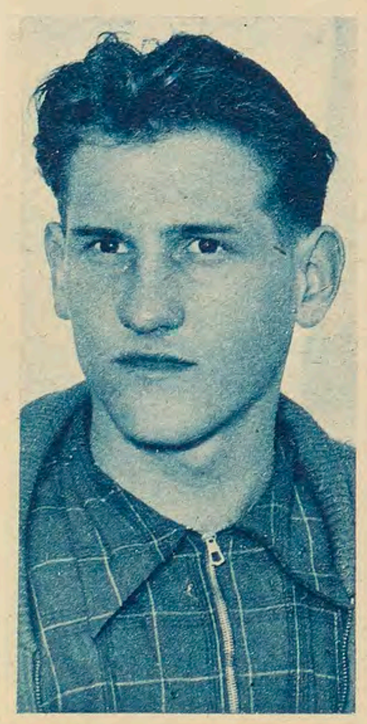
Ouest seront conseillés par un nouveau directeur technique : Léon Le Calvez

Jacques VIVIER (22 ans)

Joseph MORVAN (24 ans)

Raym. SCARDIN (23 ans)

Jean MALLEJAC (22 ans)



J. DELAHAYE (24 ans)

Tino SABBADINI (24 ans)

André BERNARD (23 ans)

Albert DOLHATS (31 ans)

LES routiers de l'Ouest - Sud-Ouest auront un Breton à leur tête : Léon Le Calvez, qui a pris la place de Pierre Cloarec.

De tous ses confrères, Le Calvez sera le seul, cette année, à officier pour la première fois dans le Tour, car Fernand Mithouard, Sauveur Ducazeaux, Marius Guiramand, René Bernard et Marcel Bidot n'en sont plus à leurs débuts.

Il est difficile de prévoir comment Léon Le Calvez se comportera dans son rôle de meneur d'hommes.

A son sujet, il y a lieu de se reporter à l'époque où il courait lui-même.

Formé à l'école de Francis Pélissier, Le Calvez a toujours fait preuve d'un caractère volontaire. En course, il était clairvoyant, intelligent.

Le Calvez possède assez de connaissances techniques et tactiques pour mener à bien la tâche qui lui a été confiée.

★

CE QU'EST LÉON LE CALVEZ

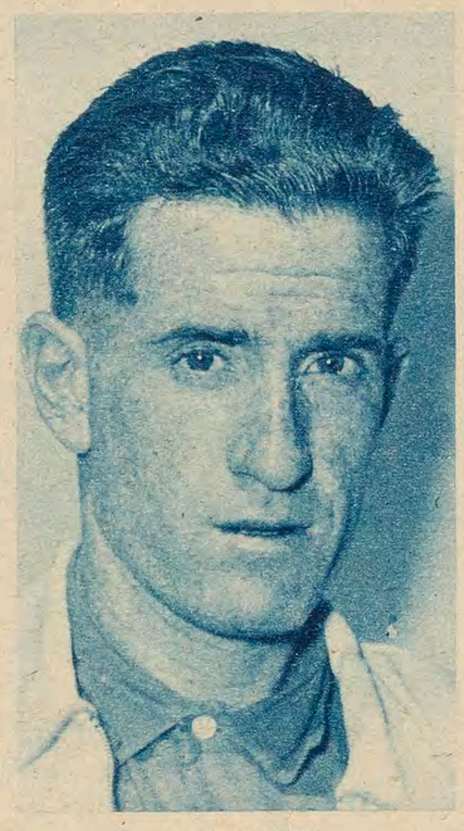
AGE : 43 ans.

SON PALMARES : 1932 : Critérium National; 3e Grand Prix des Nations. — 1933 : vainqueur des « Nations », mais déclassé au profit de Louviot. — 1935 : Paris-Dijon (1re étape de Paris-Nice). — 1937 : Grand Prix d'Angoulême. — 1938 : Grand Prix de l'Est.

SES CONNAISSANCES DU TOUR : Il l'a disputé deux fois : 1931 en équipe nationale (abandon); 1933 : maillot jaune au terme de l'étape Dinan-Brest. Classé 17e à Paris.

L'ÉQUIPE D'ESPAGNE

Bernardo RUIZ



José SERRA

José PEREZ

Andres TROBAT

O. VIDAURRETA

Antonio GELABERT

Francisco MASSIP

José GIL

L'ARTICLE DE FAUSTO COPPI

(Suite de la page 9)

Hugo sera l'homme à battre dans le Tour.

Il ne sera pas le seul, d'ailleurs.

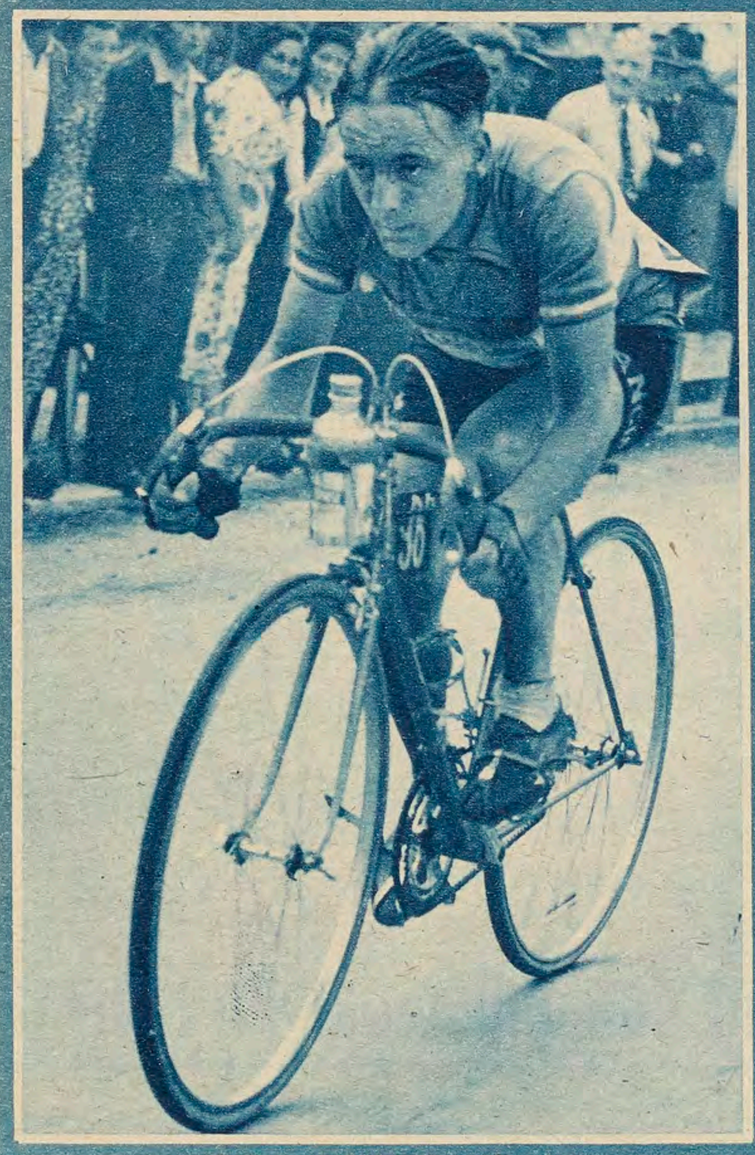
Je craindrai Raphaël Geminiani. Je le connais bien mieux maintenant, depuis que je l'ai eu à mes côtés comme équipier. Je me demande s'il existe au monde un garçon doté d'une plus grande énergie que lui. C'est merveilleux d'avoir un tel moral. Après l'avoir eu comme équipier, je vais l'avoir comme adversaire. C'est ça le sport... Il m'a, un jour, prévenu en souriant qu'il ne me ferait aucun cadeau dans le Tour. Je m'en doute. Et je le redoute. Raphaël, c'est l'homme qui n'hésitera jamais à bagarrer, même sur le plat, alors que je m'y attendrai le moins. Il m'aura souvent à ses trousses. Je sais trop bien, en effet, quel danger il peut y avoir à le laisser me prendre de l'avance avant la montagne. Il nous a prouvé au « Giro » qu'il grimpait mieux que jamais et, comme j'ai la très nette impression qu'il s'est encore amélioré depuis l'an dernier, je ne tiens pas à le laisser me prendre une avance qui serait presque impossible à combler dans les étapes contre la montre.

Ne me croyez pas à une trop grande camaraderie à l'égard de Geminiani. J'exprime ici mon sentiment en toute sincérité, du fond du cœur. Je dis toujours tout ce que je pense — surtout lorsque c'est du bien... Et comment ne dirais-je pas du bien d'un homme appréciable à tous points de vue, tant sur le plan de la valeur musculaire que sur le plan de la moralité ?

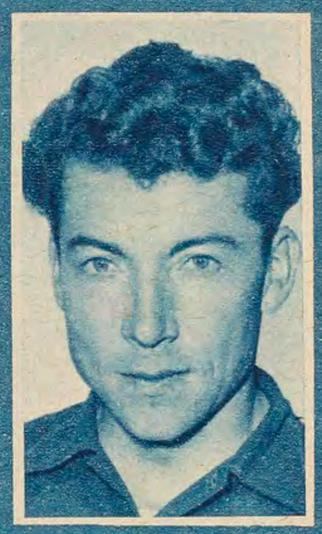
Si l'on me voit souvent dans le sillage de «Gem» pendant le Tour, il ne faudra pas prétendre à une entente tacite quelconque entre deux ex-équipiers de marque : ce sera simplement la preuve que je me méfierai de lui, et plus que d'aucun autre peut-être !

(Adapté par R. de L.)

G. BAUVIN RÊVE D'ACCOMPLIR



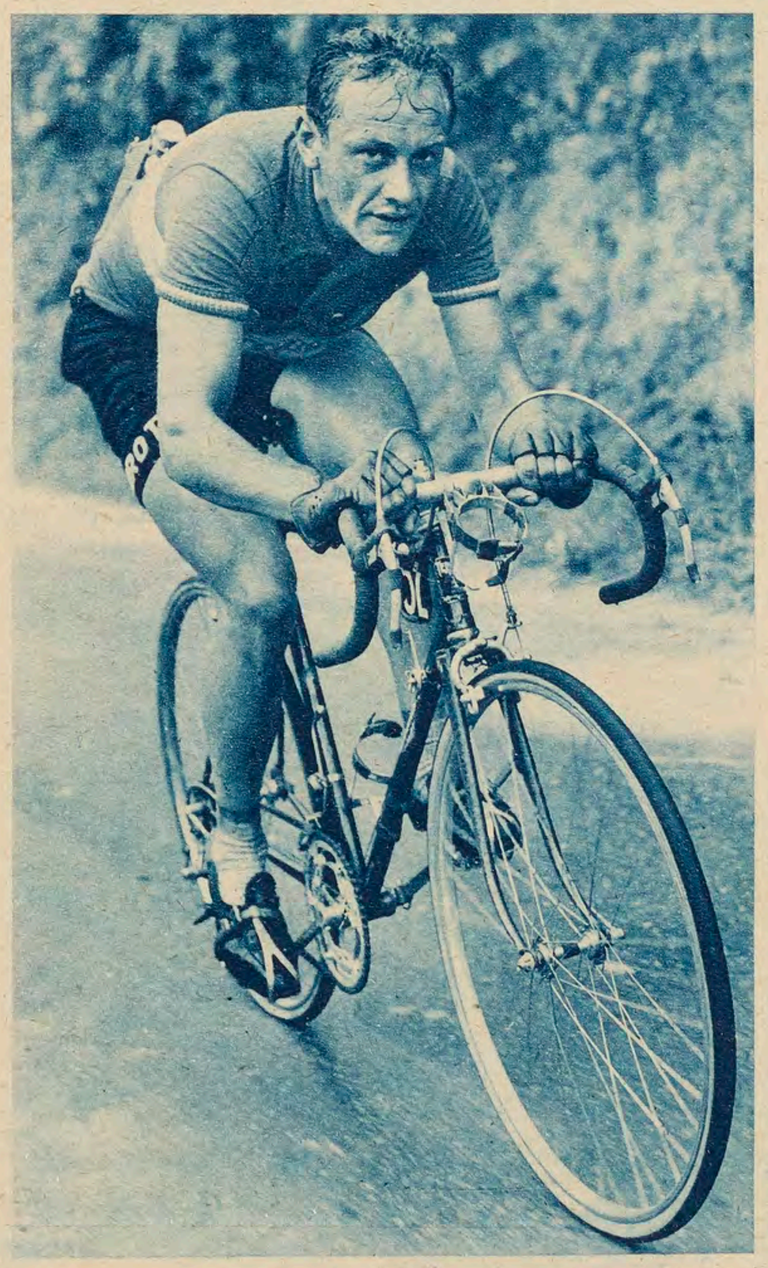
Gilbert BAUVIN (25 ans)



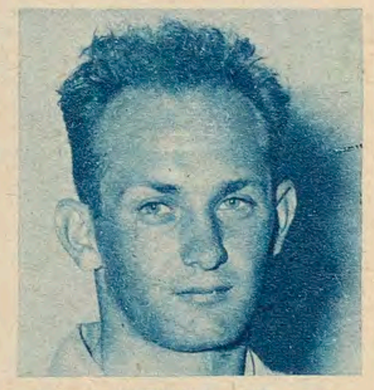
G. MEUNIER (27 ans)

R. DUCARD (20 ans)

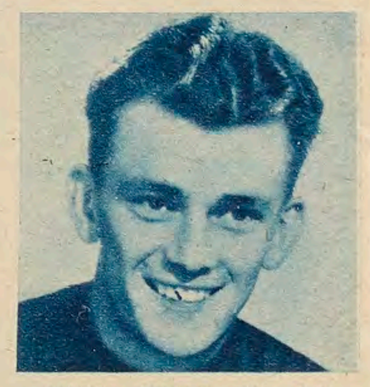
LES LUXEMBOURGEOIS DE NICOLAS FRANTZ



Jean GOLDSCHMIDT (29 ans)



René BIEVER (32 ans)



Willie KEMP (27 ans)

BEASLEY (Australie)

LIR

27 ans)

0 ans)

NTZ

ans)

ans)

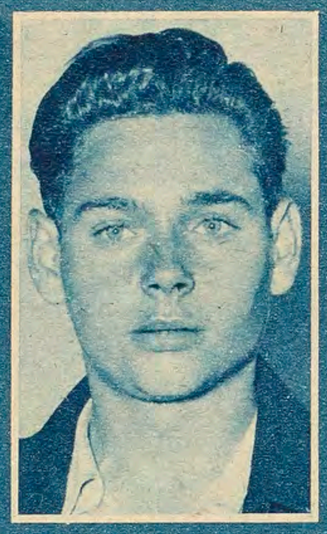
alie)

AVEC LE NORD-EST-CENTRE UN TOUR COMPARABLE A CELUI DE 51

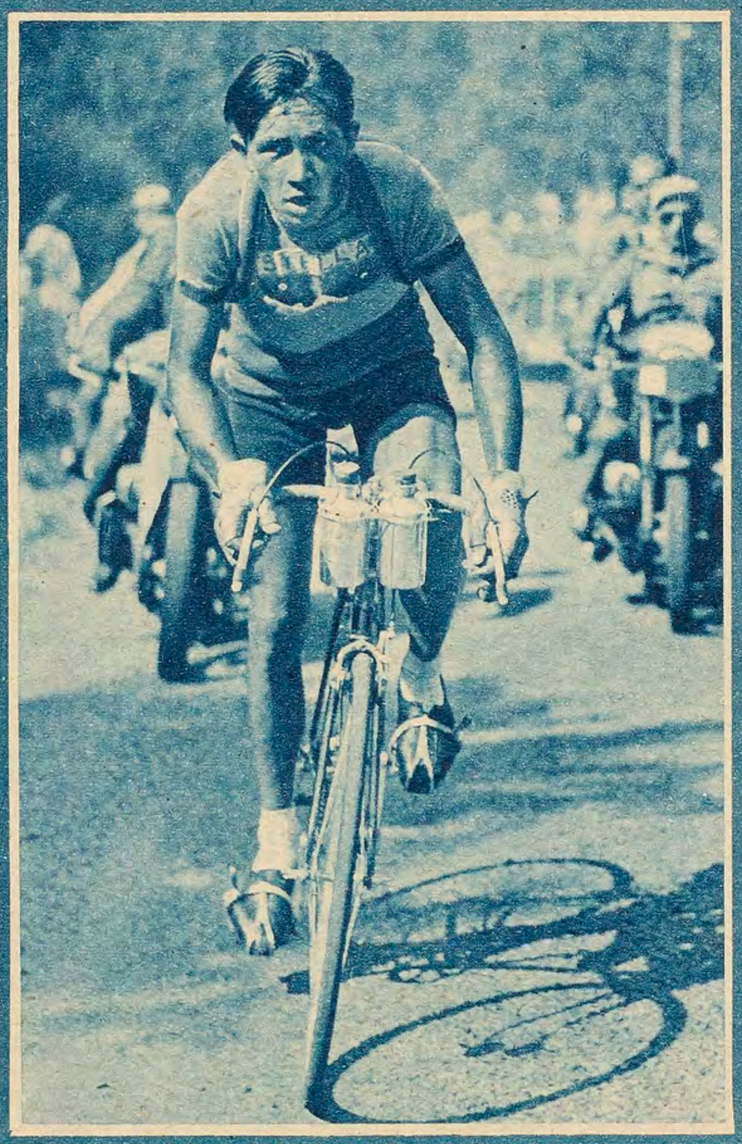
R. ROSSELLINI (22 a.)

P. PARDOEN (23 ans)

A. DELEDDA (33 ans)



CIELICZKA (24 ans)



Marcel DUSSAULT (26 ans)

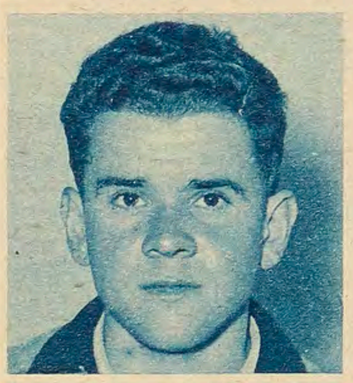
BUCHONNET (26 ans)

Noël LAJOIE (25 ans)

A. SOWA (22 ans)

DE GRIBALDY (27 ans)

SERONT ÉPAULÉS PAR DEUX AUSTRALIENS



Jean BINTZ (25 ans)

Johnny GOEDERT (22 ans)

SMITH (Australie)

Bim DIEDERICH (28 ans)

Les innombrables spectateurs du Tour de France 52 regretteront de ne pas voir notre sympathique Louison Bobet participer à la plus grande épreuve de l'année. Une récente photographie du champion de France 51 le montre, une bouteille de Coca-Cola en main, souriant et confiant dans un avenir proche. Louison Bobet, à défaut du Tour, s'alignera au départ du championnat du monde, avec l'espoir de triompher.

124 COUREURS AU DÉPART

EQUIPE DE SUISSE

(Maillot rouge, croix blanche, casquette blanche, bande rouge)

Directeur technique : Alexandre BURTIN

1. **KOBLET Hugo**
2. **BRUN Jean**
3. **HUBER Marcel**
4. **METZGER**
5. **SCHAER Fritz**
6. **WEILENMANN G.**
7. **WEILENMANN Léo**
8. **REISER**

EQUIPE DE BELGIQUE

(Maillot bleu nattier, ceinture noir, jaune, rouge, casquette blanche, bande noir, jaune, rouge)

Directeur technique : Sylvère MAES

9. **BLOMME Maurice**
10. **CLOSE Alex**
11. **DECOCK Roger**
12. **DE HERTOG Aloïs**
13. **DERIJCKE Germain**
14. **NEYT Maurice**
15. **OCKERS Constant**
16. **ROSSEEL André**
17. **VAN DER STOCK R.**
18. **VAN ENDE Edouard**
19. **VAN KERKHOVE H.**
20. **VAN STEENBERGEN**

EQUIPE D'ITALIE

(Maillot vert, ceinture blanc et rouge, casquette blanche, bande vert, blanc, rouge)

Directeur technique : Alfredo BINDA

21. **BARONI Mario**
22. **BARTALI Gino**
23. **BRESCI Giulio**
24. **CARREA Andrea**
25. **COPPI Fausto**
26. **CORRIERI Giovanni**
27. **CRIPPA Ettore**
28. **FRANCHI Franco**
29. **MAGNI Fiorenzo**
30. **MARTINI Alfredo**
31. **MILANO Ettore**
32. **PEZZI Luciano**

EQUIPE DE FRANCE

(Maillot bleu de France, ceinture blanc et rouge, casquette blanche, bande bleu, blanc, rouge)

Directeur technique : Marcel BIDOT

33. **BONNAVENTURE R.**
34. **DOTTO Jean**
35. **GAUTHIER Bernard**
36. **GEMINIANI Raphaël**
37. **LAUREDI Nello**
38. **LAZARIDES Lucien**
39. **MULLER Edouard**
40. **QUENTIN Maurice**
41. **REMY Raoul**
42. **ROBIC Jean**
43. **ROLLAND Antonin**
44. **TEISSEIRE Lucien**

EQUIPE DE HOLLANDE

(Maillot blanc, ceinture bleu et rouge, casquette blanche, bande bleu et rouge)

Directeur technique : Kees PELLENAERS

45. **DEKKERS Jean**
46. **FAANHOF Henk**
47. **NOLTEN Jean**
48. **ROKX Thifs**
49. **VAN BREENEN Johan**
50. **VAN EST Wim**
51. **VOORTING Gerrit**
52. **WAGTMANS Worrit**

EQUIPE D'ESPAGNE

(Maillot gris perle, ceinture rouge et jaune, casquette blanche, bande rouge et jaune)

Directeur technique : Mario CANARDO

53. **GELABERT Antonio**
54. **GIL Joseph**
55. **MASSIP Francisco**
56. **PEREZ José**
57. **RUIZ Bernardo**
58. **SERRA José**
59. **TROBAT Andres**
60. **VEDAURETTA H.**

EQUIPE DU LUXEMBOURG

(Maillot rouge, ceinture blanc et bleu, casquette blanche, bande rouge et bleu)

Directeur technique : Nicolas FRANTZ

61. **BINTZ Robert**
62. **BIEVER René**
63. **DIEDERICH Bim**
64. **GOEDERT Johnny**
65. **GOLDSCHMIDT Jean**
66. **KEMP Willy**
67. **BEASLEY John**
68. **SMITH Eddy**

EQUIPE DE PARIS

(Maillot mi-bleu, mi-rouge, casquette blanche, bande bleu)

Directeur technique : Fernand MITHOUARD

69. **CAPUT Louis**
70. **CARLE Jean**
71. **CHAPATTE Robert**
72. **COSTE Charles**
73. **DECAUX Georges**
74. **DUPONT Jacques**
75. **GAUDOT Pierre**
76. **MARINELLI Jacques**
77. **PAPAZIAN Armand**
78. **RENAUD Jacques**
79. **SCIARDIS Gino**
80. **TELOTTE Eugène**

EQUIPE NORD-EST - CENTRE

(Maillot orange, ceinture blanche, casquette blanche, bande orange)

Directeur technique : Sauveur DUCAZEAUX

81. **BAUVIN Gilbert**
82. **BUCHONNET Roger**
83. **CIELICZKA J.-M.**
84. **DE GRIBALDY Jean**
85. **DELEDDA Adolphe**
86. **DUCARD Roger**
87. **DUSSAULT Marcel**
88. **LAJOIE Noël**
89. **MEUNIER Georges**
90. **PARDOEN Pierre**
91. **ROSSELLINI Roger**
92. **SOWA Alexandre**

EQUIPE EST - SUD-EST

(Maillot violet, ceinture blanche, casquette blanche, bande violette)

Directeur technique : Marius GUIRAMAND

93. **BERTAINA Jean**
94. **BIANCHI Ciro**
95. **CANAVESE Dom.**
96. **CHAUMARAT A.**
97. **FACHLEITNER Ed.**
98. **GIGUET Paul**
99. **LLORCA Michel**
100. **MIRANDO Joseph**
101. **MOLINERIS Pierre**
102. **PEZZULI Adolphe**
103. **ROTTA René**
104. **VITETTA Vincent**

EQUIPE OUEST - SUD-OUEST

(Maillot blanc, parements rouges, casquette blanche bande rouge)

Directeur technique : Léon LE CALVEZ

105. **BERNARD André**
106. **BERTON René**
107. **DELAHAYE Jean**
108. **DOLHATS Albert**
109. **LAPEBIE Guy**
110. **LE GUILLY Jean**
111. **MALLEJAC Jean**
112. **MOINEAU Alain**
113. **MORVAN Joseph**
114. **SABBADINI Tino**
115. **SCARDIN Raymond**
116. **VIVIER Jacques**

EQUIPE DES NORD-AFRICAINS

(Maillot havane, ceinture verte, casquette blanche)

Directeur technique : René BERNARD

117. **CHAREUF**
118. **FERNANDEZ M.**
119. **KEBAILI Ahmed**
120. **GUERCY G.**
121. **PARET Henri**
122. **SOLER Vincent**
123. **ZAAF Abd-el-Kader**
124. **ZELASCO Marcel**

VICTOR BREYER ÉVOQUE LES "SCANDALES"

1905 : DES CLOUS SUR LA
1911 : DUBOC EMPOISONNÉ

PROPORTIONS soigneusement gardées entre deux événements de nature et d'importance aussi dissemblables, le Tour de France cycliste s'apparente à la Révolution Française. Entendez par là qu'il s'accommode de la formule fameuse du « bloc », dont l'ensemble forme un tout qu'on ne peut fragmenter sans injustice.

La considération m'autorise, ayant maintes fois célébré ses splendeurs, à commenter les tares de la grande épreuve. D'abord, parce qu'il ne saurait me convenir de manier aveuglément l'encensoir, ensuite, et surtout, parce que tout esprit dégagé de parti pris admettra ces failles comme inséparables d'une entreprise de pareille envergure.

Au cours de l'étape Luchon-Bayonne du Tour 1911, Duboc était terrassé au col d'Aubisque par des malaises et des vomissements. Il restait un quart d'heure avant de repartir grâce à un courage surhumain. Il terminait 21e.

Lacorde, Latire, les clous

Entendant ne m'appesantir que sur des faits qu'il m'est possible d'appuyer d'un témoignage personnel, je passerai rapidement sur le premier en date, ne l'ayant connu que par ouï-dire. Survenu au cours du Tour 1904, second de la série aujourd'hui plus que cinquantenaire, que dirigea mon excellent camarade Geo Lefèvre, il revêtit une gravité que sanctionna le déclassement des quatre premiers (Maurice Garin, Lucien Pothier, César Garin, Hippolyte Aucouturier), mesure de rigueur qui assura la victoire de Henri Cornet, un drôle de petit bonhomme à qui son faciès hilare avait valu le sobriquet de « Rigolo ».

Le quatuor des disqualifiés avait été convaincu de fraudes commises, non à l'aide de voitures automobiles, genre de locomotion encore peu répandu à l'époque, mais grâce à la complicité d'aides par trop zélés qui les remorquaient au moyen d'une corde fixée à un bouchon que le coureur tenait dans sa bouche. Système popularisé sous le pittoresque vocable de Lacorde et Latire.

L'année suivante nous valut une invention, mais dont les concurrents firent les frais, sous forme de clous semés sur la route, et qui faillit provoquer l'avortement de la course dès sa première étape, courue de Paris à Nancy.

J'ouvre ici une parenthèse, dont le lecteur voudra bien excuser le caractère personnel. Peu avant, « Le Vélo », premier quotidien de sports français, où je comptais douze années de collaboration assidue, avait dû capituler devant la puissance sans cesse croissante de son rival « L'Auto », resté ainsi seul maître du terrain. Rendu malgré moi à la liberté, j'acceptai les propositions de Desgrange et signai avec lui un contrat qui me liait pour six ans au journal jaune. Mes débuts dans la maison prirent la forme d'une mission de confiance consistant à diriger la course dont le directeur de « L'Auto », avec sa prescience habituelle, devinait le formidable avenir, bien que n'en suivant les péripéties que de son bureau. Déjà, il en avait porté la distance à plus de 3.000 kilomètres, le nombre des étapes passant d'un coup de six à onze.

A l'aube d'une splendide journée de juillet 1905, donc, m'échut la tâche consistant à donner le signal de l'envol aux 69 participants du troisième Tour de France. Le départ eut lieu à la sortie de Bry-sur-Marne, devant une foule (?) qui pouvait s'évaluer à 500 personnes. Une fête nocturne organisée au café-contrôle l'avait précédée, et j'ai souvenance que plusieurs concurrents, dont le joyeux Antony Wattelier, dit la Tourterelle, préludèrent à leurs efforts en dansant toute la nuit !

Nous frisons la catastrophe

Ma mission toute fraîche faillit se terminer par un désastre dont j'aurais sans doute porté le poids, encore que n'y ayant aucune part. Motif : une criminelle intervention étrangère dont le souvenir me fait encore passer des frissons dans l'échine. Des malandrins, exécutant un plan dont les détails révélaient une minutieuse préparation, avaient accompli le parcours Paris-Nancy la nuit précédente, en semant à poignées sur la route des petits clous acérés de l'espèce précisément dite semence. Il était, bien entendu, trop tard pour avertir les coureurs, et ce fut une véritable hécatombe de boyaux, dont seuls un ou deux « veinards » sortirent indemnes. De sorte que la plupart des concurrents, ayant épuisé leurs rechanges, furent contraints à l'abandon. En fin de compte, Louis Trousselier, ayant bénéficié d'une chance relative, parvint le premier à Nancy. Derrière lui, le contrôle enregistra exactement 13 arrivants, dont la moitié ne signèrent qu'après l'expiration du délai maximum prévu du règlement !

La mission que j'avais été si heureux d'accepter débutait, on le voit, dans des conditions lamentables. Aussitôt en possesion des chiffres définitifs, j'appelai téléphoniquement Paris où Desgrange, déjà alerté par des rumeurs répandues comme une traînée de poudre, se tenait à l'écoute. Quelle solution fallait-il adopter en présence d'une situation qui me laissait avec une demi-douzaine de coureurs régulièrement qualifiés pour les dix étapes restant à couvrir ? Mon interlocuteur n'hésita guère : il décida d'admettre au départ de la seconde étape tous les concurrents qui rejoindraient Nancy, fût-ce par le train. Bien que peu régulière, voire arbitraire, cette façon de procéder sauva le Tour 1905. C'est ainsi que le surlendemain (il y avait alors autant de jours de repos que d'étapes), une cinquantaine de partants s'alignaient, avec Dijon pour but, et que l'acte criminel du premier jour n'ayant pas connu de réédition, il me fut permis de ramener à Paris un lot, en somme fort honorable, de 24 arrivants, le fringant « Trou-Trou » en tête.

Qui avait commis le forfait ?

Sans doute le lecteur aimerait-il savoir si les auteurs de ce lâche attentat furent punis, ou même simplement connus. La réponse est malheureusement négative. Une information judiciaire ouverte comme suite à la plainte déposée par « L'Auto » permit, il est vrai, d'établir que les clous perforateurs provenaient d'une maison de quincaillerie en gros sise faubourg du Temple, où deux inconnus en avaient acheté 125 kilos la veille de l'épreuve. On reconstitua leur nocturne randonnée, mais il demeura impossible de les identifier. De sorte que l'enquête se clôtura par un non-lieu.

Il convient d'ajouter que les sportifs « à la page » ne se gênèrent nullement pour émettre des soupçons visant le personnel d'une marque de cycles depuis disparue, ou plus exactement absorbée par une firme rivale. Je n'hésite guère à déclarer partager cette opinion. Mais les lois sur la presse m'interdisent de plus amples précisions, étant donné que certains des incriminés sont toujours de ce monde. Et au fond, à quoi servirait de ranimer une controverse portant sur des faits largement couverts par la prescription ?

La même observation s'applique d'ailleurs à mon « scandale » N° 2, celui-ci d'un genre totalement différent, et qui concerne le Tour de France 1911. Il s'agit d'une manœuvre criminelle perpétrée, non contre la collectivité des concurrents, mais sur la personne de l'un d'entre eux, et qui le frustra d'une victoire paraissant à sa portée. Par une de ces bizarreries

DES TOURS DE FRANCE D'AVANT 14

ROUTE : SABOTAGE DANS LES PYRÉNÉES

qui soulignent l'incertitude du Sport, l'intéressé connaissait à l'époque une forme véritablement extraordinaire, mais qu'il ne devait jamais retrouver. Il est mort voilà déjà nombre d'années, après de vains efforts tentés en vue de connaitre un retour à l'éblouissante condition qui lui eût probablement valu d'inscrire son nom au glorieux palmarès.

« On » a empoisonné Duboc

Menuisier de son état, le coureur rouennais Paul Duboc, récemment venu au professionnalisme, n'avait obtenu jusque-là que des résultats d'une honnête moyenne. Or, s'étant en quelque sorte « rodé » au cours des premières étapes de ce Tour 1911, il avait, en abordant la montagne, démontré une supériorité telle que les pronostics s'accordaient pour voir en lui le vainqueur de la grande boucle.

C'est au cours de la terrible étape Luchon-Bayonne que l' « accident » se produisit. Le début avait vu Duboc surclasser le lot si nettement que, parti de Bayonne second du classement général derrière Garrigou, il occupait à mi-course la position de leader. C'est aux environs d'Argelès que d'atroces douleurs d'estomac le terrassèrent, atteignant une acuité qui contraignirent le malheureux à s'étendre sur le bord de la route, où il demeura près d'une heure avant de pouvoir repartir et terminer le parcours à une allure qui lui permit tout juste d'arriver au but avant la fermeture du contrôle, 21e de l'étape qu'il aurait dû enlever, et perdant ainsi toutes chances de décrocher la fameuse timbale.

L'événement fit, cela va sans dire, grand bruit. On remua ciel et terre pour éclairer les dessous, mais sans succès. De toute évidence, Duboc avait absorbé à l'un des contrôles de ravitaillement un produit toxique, mais lequel, et administré par qui ? La question n'a jamais reçu de solution, encore que les accusations fusèrent à l'adresse de deux soigneurs d'assez équivoque réputation, un ancien coureur de vitesse et un gaillard de profession douteuse qui opéra par la suite dans les milieux automobiles. Simples présomptions, je le répète, et que les raisons invoquées plus haut m'interdisent de faire miennes.

La justice a eu sa revanche

Il arrive cependant que la morale trouve sa revanche. C'est le cas pour l'épisode sensationnel qui va me servir de conclusion, forfait dont le caractère odieux s'aggrave du fait qu'il mettait une existence humaine en péril.

L'histoire se rattache au Tour de France 1912 et concerne, non l'une des grandes vedettes de la compétition, mais un membre de la catégorie des isolés (supprimée depuis) qu'on surnommait les sans-grades. A l'arrivée au Havre, but de l'avant-dernière étape, leur leader était un coureur italien du nom de Pratesi et il possédait une avance suffisante pour que sa victoire puisse être considérée, sauf accident, comme certaine. Or, durant la journée de repos, d'actives tractations furent menées par des tiers intéressés à voir gagner Deloffre, placé second derrière Pratesi. Il s'agissait d'amener celui-ci à se laisser battre, moyennant une prime rondelette. L'intéressé ayant catégoriquement décliné ces offres, les « combinards » ne craignirent pas d'envisager un autre plan, consistant à saboter la bicyclette de l'éventuel vainqueur, le règlement d'alors interdisant le changement de machines.

Restait à trouver l'exécuteur. On éprouve quelque honte pour la corporation en révélant qu'un des camarades de la victime s'abaissa jusqu'à consentir à se charger d'accomplir le forfait. Sous un prétexte quelconque, il s'introduisit subrepticement dans la chambre d'hôtel où Pratesi abritait sa monture et, à l'aide d'une scie à métaux, sectionna partiellement le tube inférieur du cadre, de façon que celui-ci cédât en route sous le poids du cavalier. C'est donc sans la moindre méfiance que Pratesi se présenta le lendemain matin au départ de l'ultime étape !

Qu'il ait pu accomplir le parcours sans accroc, voilà qui tient du miracle. En fait, le sabotage fut découvert par un des soigneurs-mécaniciens du contrôle de Mantes, où une réparation de fortune, sous forme d'un « manchonnage » provisoire coûta à l'infortuné Pratesi une heure et du même coup la première place, laquelle échut à Deloffre, ainsi que les conspirateurs l'avaient prévu.

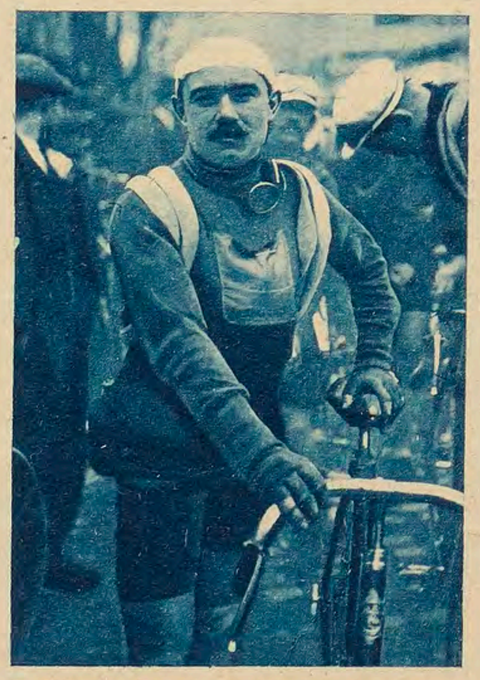
Cependant, la victime, ignorant notre langue et ne connaissant personne à Paris, garda le silence jusqu'au moment de fouler à nouveau sa terre natale. Alors, le scandale transpira à la suite d'un article publié par la « Gazetta dello Sport » et qui vint à ma connaissance. Ayant toujours préconisé la méthode du fer rouge pour des actes pareillement odieux, je n'hésitai pas un instant à révéler celui-ci aux sportifs français, au moyen d'un article où s'imprimaient tous les détails, y compris le nom du coupable, qu'une enquête à la fois rapide et approfondie m'avait permis de découvrir, sans que le plus léger doute pût subsister.

C'est ainsi que, noir sur blanc, j'accusai le coureur basque François Lafourcade. Car l'auteur de l'acte criminel n'était autre que le héros malheureux de la sensationnelle performance accomplie deux ans plus tôt dans l'étape inaugurative Luchon-Bayonne, et que je narrai récemment dans ces colonnes. Comment ce malheureux égaré, cédant à la tentation que caractérisaient quelques centaines de francs, s'était-il laissé aller à commettre pareil forfait, c'est ce que je ne me charge pas d'expliquer. Mais les faits étaient là, d'une si criante évidence qu'aussitôt l'affaire entre les mains des dirigeants fédératifs, Lafourcade, s'effondrant, fit les aveux les plus complets !

Suprême rachat

La conclusion s'imposait. Elle prit la forme d'une disqualification à vie prononcée par la vieille U.V.F., et à la suite de laquelle Lafourcade ne reparut jamais en course.

Aussi bien, l'histoire comporte un épilogue qui entraîne pour le coupable une manière d'absolution. Aux premiers jours de la guerre 1914-1918, Lafourcade fut mobilisé et presque immédiatement envoyé sur la ligne de feu. En avril 1915, à peu près en même temps que son ancien concurrent François Faber sur le front d'Artois, il est tombé en brave, face à l'ennemi...



Vainqueur de la fameuse étape Paris-Nancy. Trousselier enleva le Tour 1905.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

VINGT ET UNIEME ETAPE (245 km.)

LIMOGES-CLERMONT-FERRAND

Jeudi 17 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place de la République, devant la Salle de l'A. R. E. A. Signature et ravitaillement de 6 h. 30 à 7 h. 10. Appel à 7 h. 13. Départ en groupe à 7 h. 23, par : rue Jean-Jaurès, av. G.-Dumas, faubourg du Pont-Neuf, rue de Lyon. Départ lancé à 7 h. 30 route d'Eymoutiers, 200 mètres après le carrefour avec la route de Saint-Léonard.

L'itinéraire et les horaires probables (29,4 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		HAUTE-VIENNE		
294	0	**LIMOGES**	7 30	7 30
	3	N. 679-Crézin	7 36	7 40
433	12	Les Allois	7 54	8 05
	18	Croix-Ferrée	8 06	8 20
403	26	Masléon	8 22	8 37
	32	La Croix-Lattée	8 34	8 49
495	35	La Veytisous	8 40	8 55
417	43	Eymoutiers (C. V.)	8 56	9 11
		CORRÈZE		
655	58	Lacelle	9 26	9 46
	64	Viam	9 38	9 58
638	68	Bugeat (C. V.)	9 46	10 06
	74	Pérols-sur-Vézère	9 58	10 18
	79	Barsanges	10 08	10 28
702	93	Meymac (C. V.)	10 36	10 56
	101	Saint-Angel	10 52	11 12
631	110	N. 89-Ussel (C. R.)	11 10	11 35
	115	Saint-Dézéry	11 20	11 45
	125	Chalons	11 40	12 05
	129	Merlines	11 48	12 13
		PUY-DE-DOME		
750	138	Bourg-Lastic	12 06	12 36
	152	Laqueuille (gare)	12 34	13 04
844	157	!. C. 82-Saint-Sauves	12 44	13 14
852	162	La Bourboule (C. V.)	12 54	13 24
	167	Carrefour I. C. 88 - G. C. 13	13 08	13 43
1139	169	Col de la Roche-Vendeix	13 13	13 58
1050	174	Le Mont-Dore (C. V.)	13 20	14 00
1401	182	Col de Dyane	13 42	14 32
877	190	Chambon-du-Lac (C. R.)	13 53	14 43
	193	Carrefour I. C. 5-N. 496	13 58	14 48
	199	Saignes	14 12	15 07
980	210	Col de la Ventouse	14 34	15 34
800	216	Theix	14 42	15 42
	224	Ceyrat	14 53	15 53
	227	Beaumont	14 57	15 57
401	230	Clermont-Ferrand	15 01	16 01
	237	La Baraque	15 20	16 30
1415	245	**SOMMET DU PUY DE DE DOME**	15 50	17 05

L'arrivée sera jugée et chronométrée sur la plate-forme située au sommet du Puy-de-Dôme. Dernière ligne droite de 90 mètres. Pente moyenne de 12 % depuis le lieudit « Le Péage » (4 km. 300 du sommet).

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement.

VINGT-DEUXIEME ETAPE

(63 km. contre la montre)

CLERMONT-FERRAND-VICHY

Vendredi 18 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Place des Carmes, devant le Bar du Papillon-Bleu. Chaque concurrent devra se présenter au contrôle quinze minutes au moins avant l'heure prévue pour son départ. Départ de 4 en 4 minutes. Soixante concurrents environ.

L'itinéraire avec l'horaire probable pour le premier et le dernier concurrent (42 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. premier coureur	dernier coureur
		PUY-DE-DOME		
401	0	**CLERMONT-FERRAND-MONTFERRAND**	11 00	15 00
	3	La Plaine	11 05	15 05
	6	Maison-Blanche	11 09	15 09
337	14	Riom (C. V.)	11 20	15 20
	22	Le Cheix	11 31	15 31
	30	Aigueperse	11 42	15 42
		ALLIER		
337	39	Gannat (C. R.)	11 55	15 55
356	48	Cognat	12 08	16 08
	55	Carrefour N. 9 A.-G. C. 6	12 18	16 18
260	59	G. C. 6-Charmeil	12 24	16 24
264	63	**VICHY** (Stade-Vélodr.)	12 30	16 30

Les arrivées se feront sur la piste en ciment du Stade-Vélodrome de Vichy, où les concurrents auront la distance (60 mètres) plus un tour (500 m.) à couvrir. Les temps seront pris deux fois : au commencement et à la fin du jour de piste. En cas de pluie survenant pendant les arrivées, ce sont les temps enregistrés au premier passage sur la ligne d'arrivée qui, seuls, compteraient.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle avec ravitaillement en boisson.

VINGT-TROISIEME ETAPE (354 km.)

VICHY-PARIS

Samedi 19 juillet 1952

CONTROLE DE DÉPART. — Hôtel Terminus, place de la Gare. Signature et ravitaillement de 4 h. 30 à 5 h. 10. Appel à 5 h. 15. Départ en groupe à 5 h. 25 par : rue de Paris, rue Lucas, avenue Thermale, avenue Poncet, rue Louis-Blanc, Pont sur le Sichon, allée des Ailes. Départ lancé à 5 h. 30 devant le Boulodrome.

L'itinéraire et les horaires probables (32,2 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ 1 heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pass. Course	Dern. passages
		ALLIER		
264	0	**VICHY**	5 30	5 30
	4	Charmeil	5 38	5 40
	7	Saint-Rémy (C. V.)	5 44	5 50
	13	Saint-Didier	5 56	6 05
237	24	Saint-Pourçain (C. V.)	6 18	6 30
	36	Châtel-de-Neuvre	6 42	6 57
	46	Chemilly	7 02	7 17
	50	Bressolles	7 10	7 25
	55	Moulins (C. V.)	7 20	7 35
	67	N. 7-Villeneuve-s.-Allier	7 44	8 00
		NIÈVRE		
	86	St-Pierre-le-Moutier	8 22	8 42
	97	Magny-Cours	8 44	9 04
	105	Plagny	9 00	9 20
186	109	Nevers (C. V.)	9 08	9 28
	120	Pougues	9 30	9 50
	129	La Marche	9 46	10 11
175	133	La Charité (C. R.)	9 53	10 18
	141	Mesves	10 08	10 33
177	146	Pouilly (C. V.)	10 17	10 42
148	161	Cosne (C. V.)	10 44	11 09
	165	Myennes	10 51	11 21
	168	La Celle-sur-Loire	10 56	11 26
	175	Neuvy	11 09	11 39
		LOIRET		
	180	Bonny	11 18	11 48
144	192	Briare (C. V.)	11 39	12 09
161	202	N. 152-Gien (C. V.)	11 57	12 32
	215	Dampierre-sur-Burly	12 20	12 55
	218	Auzouer-sur-Loire	12 25	13 00
	226	Les Bordes	12 39	13 14
	228	Carrefour N. 152-N. 448	12 43	13 18
	231	N. 448-Bouzy	12 48	13 23
	239	Châtenoy	13 02	13 42
	243	Le Pont-des-Beignets	13 09	13 49
	248	Nesploy	13 18	13 58
	251	Nibelle	13 23	14 03
	256	Chambon	13 32	14 12
	265	Ascoux	13 48	14 28
120	270	Pithiviers (C. R.)	13 57	14 37
	281	Intville-la-Guétard	14 19	15 09
	285	Sermaize	14 27	15 17
		SEINE-ET-OISE		
90	302	Etampes (C. V.)	15 00	15 50
	309	Etréchy	15 13	16 03
	321	Arpajon	15 34	16 24
	326	Linas	15 42	16 32
120	327	Montlhéry	15 44	16 44
	329	La Ville-du-Bois	15 48	16 48
	333	Longjumeau	16 55	16 55
	335	Champlan	15 58	16 58
	337	Palaiseau	16 01	17 01
	339	Igny	16 04	17 04
	341	Bièvres	16 07	17 07
		SEINE		
	344	Petit-Clamart	16 13	17 20
		SEINE-ET-OISE		
	348	Pavé-des-Gardes	16 19	17 26
	349	Bruyères-de-Sèvres	16 21	17 28
	350	Sèvres	16 23	17 30
		SEINE		
	351	Boulogne-Billancourt	16 25	17 32
	354	**PARC DES PRINCES**	16 30	17 37

Les coureurs, pénétrant sur la piste à l'entrée de la ligne d'arrivée, ont encore cette ligne (90 m.) plus un tour complet (454 m. 54) à couvrir. Les temps sont pris sur la piste.

But CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

Directeur : **Gaston BÉNAC** — Rédacteur en Chef : **Félix LÉVITAN**

TARIF DES ABONNEMENTS

(comprenant les numéros supplémentaires édités PENDANT le Tour de France, à l'exclusion des numéros spéciaux d'avant et d'après Tour) :

3 mois	500 fr.
6 mois	800 fr.
1 an	1.600 fr.
Supplément pour le numéro programme avant Tour	60 fr.
Supplément pour le numéro souvenir après Tour	100 fr.
Supplément pour les deux numéros spéciaux.	160 fr.

C.C.P. Paris 5.390.08

Abonn. : 12, r. du Croissant, Paris-2e

Téléph. : CENtral 87-20 (Poste 61)

Directeurs-gérants : MM. VERRIERE et MASSOT. - Siège social : 124, rue Réaumur, Paris-2e. - Grav. et imp. E. Desfossés-Néogravure, 17, rue Fondary, Paris.

Voulez-vous gagner une 4 CV Renault ?

PARTICIPEZ AU GRAND CONCOURS DU TOUR 52

ORGANISÉ PAR

But CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

DOTÉ DE 1.200.000 FRANCS DE PRIX AU TOTAL

QUI GAGNERA LE TOUR 52 ?

1er prix : une 4 CV. RENAULT.
2e prix : un scooter VESPA.
3e prix : un vélomoteur MOBYLETTE.
Du 4e au 13e : un vélo STELLA.
Du 14e au 33e : une montre DERMONT.
Du 34e au 133e : un abonnement de trois mois à « BUT ET CLUB ».

Voici les questions auxquelles les concurrents auront à répondre :

TROIS QUESTIONS PRINCIPALES

1re QUESTION : Qui gagnera le Tour ?

2e QUESTION : Quels seront les coureurs classés 2e et 3e au classement général ?

3e QUESTION : Dans le classement par équipes, donnez le nom de l'équipe classée 1re et le nom de l'équipe classée 2e.

QUESTIONS SUBSIDIAIRES

Afin de départager les concurrents qui auront répondu exactement aux trois questions principales, nous posons, comme l'an dernier, deux questions subsidiaires :

1re QUESTION : Quel sera le temps mis par le gagnant en heures, minutes et secondes ?

2e QUESTION : Quel sera le temps mis par le second en heures, minutes et secondes ?

Envoi des réponses :

Pour qu'une réponse soit valable, elle devra obligatoirement être mise à la poste et SEUL LE CACHET A DATE DE LA POSTE FERA FOI.

Les réponses doivent, pour être valables, nous être également adressées AVANT LE MERCREDI 9 JUILLET A 0 HEURE, donc au plus tard mardi 8 juillet à minuit.

Cette date correspond à la journée de l'étape MONACO-AIX-EN-PROVENCE.

Cartes-réponses :

Pour la facilité du dépouillement du concours, nous n'accepterons que les réponses faites sur carte postale. Nous refuserons toute feuille de réponse mise sous enveloppe. Nous demandons à tous les concurrents d'utiliser la carte postale des P.T.T. mise en vente dans tous les bureaux de poste, carte postale que vous pouvez remplir comme les modèles ci-dessous :

RECTO

Expédié par :
M. X.....
Rue .....
à .....

CARTE POSTALE

Emplacement réservé aux cinq bons vignette

M. BUT & CLUB -LE
MIROIR DES SPORTS
Boite Postale 44
Recette Principale -
PARIS

VERSO

1 ere question :.....
.....
2 eme question:.....
.....
3 eme question:.....
.....
1 ère question subsidiaire :.....
.....
2 ème question subsidiaire:.....
.....

CONCOURS TOUR BON N° 1

BONS DE REPONSE : Pour participer au concours, il suffit de coller sur la carte postale, conformément au modèle ci-dessus, les cinq bons-vignette que nous publions et publierons :

1) Dans ce numéro-programme spécial Tour de France.

2) Dans les numéros ordinaires des 27 et 30 juin, ainsi que 3 et 7 juillet.

TRES IMPORTANT. — Adresse à mettre sur les cartes postales :

Toutes les cartes postales-réponses doivent être adressées à « But et Club-Le Miroir des Sports », Boîte Postale 44, Recette Principale, Paris.

PAR AILLEURS, n'oubliez pas de mentionner très lisiblement votre nom et votre adresse complète.

Les opérations de dépouillement se dérouleront sous le contrôle de Me DROUARD, huissier, 16, rue de Tracy, Paris (2e)